

CÁMARA DE REPRESENTANTES
Secretaría

XLIX Legislatura

**DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

Nº 1360 de 2023

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

OBRAS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
PARA EL PRESENTE AÑO

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 17 de mayo de 2023

(Sin corregir)

Presiden: Señores Representantes Daniel Martínez Escames, Presidente; Martín Tierno, Vicepresidente.

Miembros: Señores Representantes Rodrigo Albernaz Pereira, Nicolás de Módena y Carlos Varela Nestier.

Delegados de Sector: Señores Representantes Marcelo Fernández Cabrera, Juan Neuberis Silveira.

Asisten: Señora Representante Mabel Quintela y señores Representantes Eduardo Lust Hitta, Álvaro Viviano y Gonzalo Mujica.

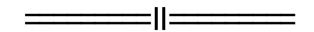
Invitados: Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas: señores Ministro, José Luis Falero; Subsecretario, Juan José Olaizola; Directora General de Secretaría, doctora escribana Graciela Soler; Director Nacional de Transporte, doctor Pablo Labandera; Director Nacional de Vialidad, perito agrónomo Hernán Ciganda; Director Transporte Ferroviario, Uruguay Graña; asesor Ministro, ingeniero Luis Ceiter; asesor Subsecretario, Bruno Marín.

Por la Administración de Ferrocarriles del Estado: señores Presidente, doctor José Pedro Pollak; Vicepresidente, doctor Gustavo Osta; Director, Williams Kelland; licenciado Benjamín Kemanian, Gerente General Self S.A.

Por la Administración Nacional de Puertos: señores Presidente, doctor Juan Curbelo; Vicepresidente, Cap. Nav. (R) Daniel Loureiro; Directora Vocal, Alejandra Koch; Susana Sena, asesora; Gerente de Área Infraestructura, ingeniero Darien Martínez; Coordinador General del Órgano de Control, ingeniero Luis Silva; Directora de División Programación, ingeniera Cristina Carlomagno; Analista en División Programación, Pablo Ceiter; Director de la División de Construcción, ingeniero Carlos Bilinski; Supervisor General de la Obra PPP, ingeniera Malena González; Adriana Outedea, Gerente Financiero.

Secretaria: Señora Laura Rogé.

Prosecretaria: Señora Sandra Pelayo.



SEÑOR PRESIDENTE (Daniel Martínez Escames).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Damos la bienvenida al señor ministro de Transporte y Obras Públicas, señor José Luis Falero, que está acompañado por una importante delegación del Ministerio, integrada por el subsecretario, señor Juan José Olaizola; la directora general de Secretaría, doctora escribana Graciela Soler; el director nacional de Transporte, doctor Pablo Labandera; el director nacional de Vialidad, perito agrónomo Hernán Ciganda; el director de Transporte Ferroviario, señor Uruguay Graña; el asesor del ministro, ingeniero Luis Ceiter, y el asesor del subsecretario, señor Bruno Marín; por la Administración de Ferrocarriles del Estado, el presidente, doctor José Pedro Pollak; el vicepresidente, doctor Gustavo Osta, y el director, señor Williams Kelland; por la Administración Nacional de Puertos, el presidente, doctor Juan Curbelo; el vicepresidente, capitán de navío (R) Daniel Loureiro; la directora vocal, señora Alejandra Koch; el gerente de Área Infraestructura, ingeniero Darien Martínez; el coordinador general del Órgano de Control, ingeniero Luis Silva; la directora de División Programación, ingeniera Cristina Carlomagno; el analista en División Programación, analista de División Pablo Ceiter; el director de la División de Construcción, ingeniero Carlos Bilinski; la supervisora general de la Obra PPP, ingeniera Malena González; la gerente financiero, señora Adriana Outedea, y la asesora de la directora vocal Alejandra Koch, señora Susana Sena.

Como hay un temario bastante importante vamos a proceder, como es habitual, a conceder el uso de la palabra al señor ministro José Luis Falero.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS (José Luis Falero).- Buenos días para todos.

Es un gusto estar una vez más en la Comisión para intercambiar con ustedes algunas solicitudes y preocupaciones que habitualmente se dan por parte del Legislativo, en este caso de la Cámara de Diputados.

Por eso, ante la presentación de un amplio temario, vinimos acompañados del equipo del Ministerio y por las autoridades de AFE y del Puerto, para poder responder la mayoría de las preocupaciones o dudas que puedan surgir desde el Parlamento. Estamos a la orden de ustedes para avanzar en esa dirección.

Como dijimos en alguna oportunidad, creo que es saludable que estas cosas se den porque, ante la duda, la mejor solución es poder responder lo que está sucediendo y que cada uno de ustedes pueda hacer las evaluaciones correspondientes.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Saludo a la delegación, Voy a sugerir una forma de trabajo, si estamos todos de acuerdo.

Le hemos acercado al ministro, con tiempo, un temario que es muy amplio, como él mismo señaló. Para ordenar la reunión y también el trabajo de la delegación, sugiero ir planteando las preguntas o las cuestiones que puedan surgir, tema a tema.

Si estamos de acuerdo y está de acuerdo la delegación, procederíamos de esa manera.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Con respecto al Puerto, nos habían planteado el interés de conocer algunos temas, uno relacionado a los resultados de gestión 2022, otro que tiene que ver con las perspectivas para este año y otro sobre los avances de obra de la concesión Katoen Natie.

Pido que haga uso de la palabra el presidente del Puerto para exponer a ese respecto.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Buenos días para todos.

Recibimos el temario que tiene que ver con el puerto de Montevideo y la situación de los resultados de gestión 2022, las perspectivas para 2023 y el avance de las obras de la terminal de contenedores especializada de Katoen Natie.

Vamos a comenzar con el resultado de la gestión del año 2022, que para nosotros ha sido muy importante. Fue un año de intenso trabajo, coronado con la aprobación de los balances por parte de los tres miembros del directorio de la ANP, en el mes de marzo. O sea que lo primero que tenemos que subrayar es que el resultado de la gestión y el balance fueron aprobados por unanimidad por el directorio de la ANP. Eso es en cuanto a lo formal.

Con relación a la situación general del puerto de Montevideo en el año 2022 puedo decir que realmente estamos muy conformes con el trabajo que se llevó adelante. Estamos muy conformes con lo realizado y muy conformes en cuanto a la culminación de distintas obras de infraestructura, que vamos a mencionar, que en definitiva, ayudó al resultado final.

Tenemos que subrayar que fue un año histórico en cuanto a los ingresos que recibió la Administración Nacional de Puertos. Durante el ejercicio 2022 los ingresos alcanzaron los 193,7 millones de dólares. Reitero que fue un año récord en cuanto a los ingresos; el segundo año en un monto tan elevado había sido el 2021. Por lo tanto, entendemos que se está generando esa sinergia positiva en cuanto al posicionamiento de los puertos en general, y en particular del puerto de Montevideo, como puerto de referencia de la región. Eso hizo que en el año 2022 tuviéramos el orgullo de poder trasmitir a la ciudadanía y a toda la comunidad portuaria el haber superado la barrera del millón de TEU movilizados en el puerto de Montevideo. También podemos establecer que 2022 fue un año récord en cuanto al movimiento de contenedores, llegando a la cifra de 1.080.000 TEU. Obviamente que para la comunidad portuaria eso es muy importante. Es el trabajo, no solamente de la ANP, sino el trabajo que llevan adelante distintas empresas, diferentes operadores y los trabajadores del puerto, en ese posicionamiento -reitero- y en esa visión de transformar definitivamente al puerto de Montevideo como puerto *hub* de la región.

En ese sentido, es obvio que las obras de infraestructura son importantes. El 2022 también fue un año de una intensa actividad en cuanto a las obras que se llevaron adelante en varios puertos del país, y en particular, en el puerto de Montevideo. Se trata de obras en tierra y obras en el agua.

Podemos empezar con algo muy importante que tiene que ver con la profundización del canal de acceso al puerto de Montevideo a 13 metros. Eso también se logró en el año 2022. Debemos destacar que se logró a través del uso de infraestructura propia. Es decir que con dragas propias logramos el hito de los 13 metros, y no tengan dudas de que eso coadyuvó en la mejora en la competitividad y en el posicionamiento del puerto de Montevideo. Un puerto a 13 metros de profundidad genera opciones, mejores negocios y oportunidad de negocios en cuanto a que se realicen en nuestro puerto en vez de en algunos otros puertos de la región o de la hidrovía. Hay que trasmitir el concepto claro de que hoy nuestro puerto le ha sacado una ventaja competitiva importante a todos los puertos de la hidrovía y al puerto de Buenos Aires, que cuenta con dos metros menos, aproximadamente, de profundidad. Ha sido un desafío y un trabajo de mucho tiempo, que hemos continuado; por eso es que seguimos trabajando para poder aumentar esa profundidad en el puerto de Montevideo. Ustedes saben que se ha planteado

formalmente la posibilidad de llegar a 14 metros de profundidad en el puerto de Montevideo. Es un trámite, un expediente que se inició en la ANP, que lo hemos estado trabajando con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con la Cancillería, y ya se ha formalizado en la Comisión Administradora del Río de la Plata. La delegación argentina ha hecho una devolución con algunas preguntas técnicas que se han contestado. Por lo tanto, estamos en ese trabajo diplomático que están llevando adelante nuestros delegados en la Comisión Administradora. Tenemos la confianza de que se pueda resolver en un plazo cercano y podamos, de esa manera, iniciar las obras para el objetivo de que el puerto de Montevideo obtenga los 14 metros de profundidad que, obviamente, va a significar mayor cantidad de negocios de distintas ramas de actividad, tanto en lo que tiene que ver con los contenedores como con los graneles, los fertilizantes; para toda producción que utilice la hidrovía pretendemos que el puerto de salida sea el de Montevideo. Todas las decisiones que hemos tomado, en lo que tiene que ver no solamente con las obras de infraestructura que vamos a seguir reseñando, sino, con las decisiones comerciales y financieras, van en ese claro sentido de posicionar al puerto de Montevideo como *hub* de la región. Hemos sido agresivos desde el punto de vista comercial con cargas del Paraguay, del sur de Argentina, del oriente boliviano. En particular, en lo que hace a la carga paraguaya, hoy podemos decir que, prácticamente, la totalidad de esa carga pasa por nuestros puertos, sobre todo por el de Montevideo; es una carga que se había perdido y hoy la recuperamos; es una carga que se había perdido y que hoy hemos recuperado con distintas acciones, y esa recuperación obviamente hace al aumento del volumen.

Nuestro puerto es un puerto de servicios. Nuestro puerto es un puerto que se tiene que plantear la búsqueda permanente de captación de la carga de la región. No tenemos un volumen propio; tenemos un diseño comercial y portuario distinto a los puertos argentinos y brasileños. Para nosotros, captar la carga de la región es absolutamente determinante. Aproximadamente el 50 % de la carga que se mueve por Montevideo no es carga nacional; el crecimiento de nuestros puertos, en particular el de Montevideo, se entiende solo si somos efectivos en que esa carga de la región opte por Uruguay, y para eso tenemos que ser eficientes, competitivos, tenemos que tener la mejor infraestructura posible, tenemos que brindar los mejores servicios.

Hablábamos de la infraestructura en el agua; tenemos que hablar de la infraestructura en tierra. Habrán visto las obras que se están llevando adelante en el puerto de Montevideo, las obras que se han culminado. Podemos hablar del viaducto, una obra de más de US$ 140.000.000; de la mejora notoria en el acceso norte; de la mejora que está ocurriendo en lo que tiene que ver con toda la movilidad interna del puerto de Montevideo; del ingreso del ferrocarril, que se va a producir a fines de este año; de la ampliación de la terminal especializada de granito, que se construyó en este año 2023 que, de hecho, ya está operando -la inauguración se hará en las próximas semanas- ; de la inauguración de la terminal especializada de celulosa, de obras que se llevaron adelante en el año 2022 y que han culminado en este año. Por lo tanto, los resultados de la gestión 2022 obviamente que tienen que ver con los números y obviamente que es de alta responsabilidad que los resultados sean favorables. Nosotros, con mucho orgullo, podemos trasmitir que los números fueron muy positivos; que tuvimos esos ingresos récord que acabamos de mencionar; que tuvimos en el ejercicio 2022 un récord de 99.6 millones; que el indicador ROE alcanzó el 15,27 % -la meta en el 2022 era del 11 %- ; que las inversiones, como les decíamos, en el período 2020- 2022, para poner una referencia, estuvieron en el orden de los US$ 261.000.000, y si lo queremos comparar con el período anterior, las inversiones en el período 2015- 2017 estuvieron en el entorno de los US$ 158.000.000. Por lo tanto, los ingresos se tienen que ver a lo largo

del tiempo y en estos tres años -2020, 2021 y 2022- los ingresos portuarios han ido aumentando, y ese aumento, reitero, tiene que ver no solamente con el resultado del trabajo de la autoridad portuaria, sino que es el resultado de una comunidad que está integrada, una comunidad portuaria que obviamente ha trabajado mucho, y ese es el resultado de cientos de empresas y de trabajadores que hoy ven al puerto de Montevideo pujante y en franco crecimiento. Así que esos son los resultados de la gestión del 2022. Obviamente que nosotros vamos a poner a disposición de la Comisión el balance presupuestal para que lo puedan analizar y para que se puedan hacer todas las consultas que crean convenientes. Nos parecía importante trasladar este mensaje con estos tres pilares que tienen que ver con inversiones, con obras de infraestructura, que son fundamentales y muy importantes en lo que hace al desarrollo portuario, con los ingresos y con la rentabilidad, porque no debemos olvidar que estamos hablando de una empresa pública, estamos hablando de una empresa de todos los uruguayos y, por lo tanto, el funcionamiento del puerto, más allá de que tiene un impacto muy fuerte en la cadena logística y en lo que hace al posicionamiento de la economía nacional, obviamente que también se tiene que entender como una empresa que tiene que dar utilidad, como una empresa con responsabilidad y como una empresa que mire el porvenir con el optimismo, la seriedad y la responsabilidad de seguir generando un crecimiento genuino.

En el resultado de la gestión, podemos hablar de distintas obras que se llevan adelante en otros puertos del país. Hemos hecho mucha obra en Colonia. El año pasado hemos inaugurado una segunda etapa en la terminal de pasajeros de Colonia, que es la principal terminal de pasajeros de Uruguay. Así que, en resumen, estamos muy conformes con el resultado de la gestión del 2022. Los resultados están a la vista; son resultados que entendemos reflejan el esfuerzo, el compromiso, el trabajo que se ha hecho por parte de cientos de funcionarios de la ANP, a los cuales les agradecimos en el momento en que se votara en el Directorio de la ANP, y les hemos agradecido en forma general porque, obviamente, es un trabajo mancomunado y un trabajo que se lleva adelante, reitero, con el esfuerzo de cientos de trabajadores portuarios, todo lo cual quiero destacar y subrayar.

Con respecto a las perspectivas para el 2023, desde el punto de vista financiero, lo que podemos trasmitir es que en estos primeros cuatro meses -enero a abril de 2023-, los ingresos han aumentado un 6 %, aproximadamente, con respecto al período 2022.

Por lo tanto, seguimos en esa senda de crecimiento sostenido. Obviamente, tenemos distintos vaivenes en muchos rubros de la actividad. Nuestro puerto integra un sistema portuario; nuestro puerto está integrado al mundo. Obviamente, las cadenas de valor y las empresas navieras muchas veces toman decisiones a nivel global que de alguna manera impactan en lo que tiene que ver con la actividad portuaria en particular, pero las perspectivas son muy buenas. El puerto de Montevideo se sigue posicionando como un puerto de referencia en el Río de la Plata. Recién hablábamos de la inauguración de un nuevo muelle en el puerto de Montevideo a 14 metros de la terminal granelera, que ya ha hecho operativas que antes no podía realizar. Eso la va a posicionar de muy buena manera en lo que tiene que ver con los movimientos de granos de la hidrovía y de algunos puertos del sur de Argentina.

Seguimos avanzando en las obras. Este año tenemos pensada la automatización de las balanzas de ingreso al puerto de Montevideo. Es un proceso licitatorio que estamos llevando adelante y que esperamos que para las próximas semanas esté culminado.

En el departamento de Colonia tenemos que mencionar inversiones aproximadas a los US$ 45.000.000 durante 2023 y 2024. Ya comenzamos las obras en la terminal de pasajeros de Colonia con una inversión de más de US$ 20.000.000, lo que va a significar

una tercera manga, pasarelas, ampliación de los muelles y colocación de defensas nuevas en todos ellos. Esto va a permitir cumplir con un doble objetivo. Por un lado, mejorar las condiciones operativas; me refiero a los servicios de las empresas navieras que prestan tareas en Colonia, las que se van a ver beneficiadas en su operativa y navegación.

Por otro lado, se va a mejorar el servicio a los pasajeros, turistas, que serán enormemente beneficiados con esta obra que entendemos le va a dar definitivamente un salto de calidad a la terminal de pasajeros de Colonia. Debemos reconocer que este proceso viene de muchos años. Nosotros le hemos impreso la impronta de hacer muchas obras en pocos años con un fuerte impacto a fin de posicionarla como una terminal que preste los mejores servicios que puede brindar una terminal donde se movilizan millones de personas al año.

También tenemos que hablar de otras obras que vamos a llevar adelante en 2023 en el departamento de Colonia.

Tenemos el histórico muelle de madera de Colonia del Sacramento, que está integrado al puerto deportivo; un muelle que, lamentablemente, está inoperativo desde hace varios años. El 31 de mayo se abrirá la licitación y apostamos a que a fines del segundo semestre ya esté comenzando la obra que debería culminarse en 2024. Es una obra que, reitero, tiene un impacto muy importante en lo que hace al puerto deportivo porque va a tener amarres de barcos que utilizan el puerto deportivo de Colonia. Además, tiene un gran significado cultural y una gran puesta en valor de un muelle histórico que, reitero, desde hace muchos años está inoperativo; los turistas ni siquiera pueden caminar por el puerto porque hay algunas dificultades que hacen a la seguridad. Por estos motivos para nosotros esta es una obra importante que está entre las perspectivas de 2023.

A ello le tenemos que sumar el dragado del canal Isla Sola, en Carmelo; un dragado que la Administración Nacional de Puertos se comprometió a realizar, que no solo tiene un impacto directo en nuestro puerto deportivo, sino en toda la comunidad carmelitana que se va a beneficiar de él.

El dragado no se lleva adelante desde el 2015. Nosotros estamos al final del proceso, ya por firmar el contrato en las próximas semanas. Si todo sale bien, de aquí a sesenta o noventa días debería estar comenzando el dragado para que se culmine antes de la próxima temporada de verano. Eso va a tener también un impacto muy positivo en lo que tiene que ver, reitero, no solamente con la actividad portuaria de nuestro puerto de Carmelo, sino con toda la comunidad del departamento y de la localidad.

El puerto de Nueva Palmira es muy importante para nosotros; es el principal puerto granelero del Uruguay. Es un puerto que requiere obras de infraestructura dura; hace muchos años que no se llevan adelante obras de infraestructura.

Nosotros hemos decidido iniciar un proceso en este primer semestre en lo que tiene que ver con la reparación de muelles, colocación de defensas y construcción de nuevas oficinas; estamos hablando de un rediseño que no solamente va a mejorar al desarrollo específicamente portuario y la navegación, sino que va a lograr que el puerto de Nueva Palmira tenga mejores servicios y que la conectividad y los movimientos internos mejoren notoriamente.

En Montevideo, en esta perspectiva de 2023, vemos un movimiento muy dinámico en lo que tiene que ver con los graneles, fertilizantes y el hierro, que por primera vez hace algunas semanas se hizo la primera operativa en el puerto de Nueva Palmira. Tenemos cifradas esperanzas de que podamos llevarlo adelante también en el puerto de Montevideo.

La temporada de cruceros 2022- 2023 por suerte fue muy buena; fue la mejor en los últimos ocho años. Nosotros entendemos que en esa visión de desarrollo portuario integral hemos dado los pasos correctos para que esa industria, como otras, hayan utilizado los muelles públicos en mejores condiciones. Hoy los muelles públicos del puerto de Montevideo tienen mejores prestaciones y eso significa que este ordenamiento que se ha llevado adelante ha hecho que hayan bajado sustancialmente las demoras en diferentes tipos de barcos -llamémosle graneleros, de madera, autos-, en particular, en cruceros. Esta temporada tuvimos algunos días con cuatro atraques y con cruceros que pernotan en Montevideo con el impacto positivo que eso genera en la ciudad y en la industria del turismo.

Resumiendo, lo que corresponde al resultado de gestión de 2022 y las perspectivas de 2023 creo que se tienen que ver en un tiempo; se tienen que ver desde el comienzo de la gestión que está llevando adelante este Directorio. Las decisiones que se han tomado están empezando a dar resultados muy positivos que no solamente se ve en los números, sino en el ordenamiento que se está llevando adelante en el puerto de Montevideo en lo que hace a las áreas especializadas, al uso inteligente de la infraestructura, a la mejora en los accesos para los camiones, al acceso ferroviario que, obviamente, cuando comience va a tener un alto impacto. Por eso es que estamos rediseñando todo lo que tiene que ver con la movilidad del puerto de Montevideo: áreas especializadas, muelles públicos y conectividad ferroviaria que, obviamente, va tener un ramal a la terminal de celulosa pero también estamos planificando ramales a la terminal de granos y de contenedores.

En lo que hace a la pesca, ustedes sabrán que se está utilizando un muelle con capacidad para buques de 10 metros y que está siendo subutilizado o subaprovechado por la pesca nacional, con barcos que calan no más de 3 o 4 metros.

Nosotros hemos llevado adelante un proceso que tiene que ver con una terminal de pesca en Capurro, una obra de más de US$ 100.000.000 que va estar culminada para el segundo semestre de este año. Es una obra que viene a muy buen ritmo y que va a significar, en la línea de este ordenamiento, una terminal especializada de pesca que va a estar ubicada en Capurro, que va a tener las mejores condiciones y prestaciones, no solamente para los servicios, sino para los trabajadores. Los trabajadores de la pesca hace muchos años que trabajan en condiciones que no son las mejores.

Nosotros nos hemos comprometido con la autoridad portuaria a mejorar esas condiciones para lograr un puerto pujante, un puerto que tenga los mejores servicios para la industria pero también para que sea digno y tenga las mejores condiciones para los trabajadores.

Con esa reconfiguración portuaria este muelle, que hoy se utiliza para la pesca, se va a poder destinar a otras actividades de buques de mayor porte y calado como son los graneleros o barcazas que utilizan la hidrovía. Quizás estemos pensando en asignarle algún atraque preferencial para que podamos seguir no solamente fidelizando esa carga -en particular, paraguaya-, sino mejorando los tiempos de espera lo que, obviamente, va a significar una mejora en la eficiencia y en la competitividad.

También tenemos que destacar que hemos firmado un convenio con la autoridad portuaria boliviana. Ese convenio significa generar las condiciones para que carga boliviana -en particular carga del oriente boliviano, de la zona de Santa Cruz de la Sierra- utilice la hidrovía. Una vez que utilice la hidrovía puede complementar en los puertos de nuestro país. Ese acuerdo habla de los distintos puertos de nuestro país, pero en particular estamos apostando al puerto de Fray Bentos. Es en ese sentido, que hemos mantenido reuniones para concretar -ni bien comience el movimiento de carga boliviana

por la hidrovía, que es un trabajo que se viene llevando desde hace muchos años- el paso por los puertos del Uruguay y, en particular, por el de Fray Bentos. Ese es el estado de situación de 2022, con un ejercicio que, reitero, fue muy positivo. Para nosotros fue un logro ver esos resultados, donde se aprecia mucho esfuerzo y compromiso en lo que tiene que ver con los tres pilares: ingresos, inversiones y rentabilidad.

La otra consulta que se nos hacía tiene que ver con el avance de obras de la terminal especializada de contenedores Katoen Natie. En su momento, se aprobó el proyecto ejecutivo. Ahora se está a la espera de la aprobación ambiental por parte de la Dinacea. En ese sentido, le cedo la palabra al ingeniero Darien Martínez, gerente de infraestructura de la ANP, para que amplíe lo relativo a las obras de la terminal especializada de contenedores.

SEÑOR MARTÍNEZ (Darien).- Voy a dar un pantallazo general de cómo son las obras que va a ejecutar la terminal de contenedores. Se trata de la expansión mediante el relleno de aproximadamente unas 20 o 22 hectáreas ganadas hacia el oeste; sobre ese mismo frente se construiría un muelle con capacidad para hacer dragado a 17 metros. Es decir, se prevé un crecimiento futuro muy importante.

Como dijo el presidente, actualmente el proyecto está presentado y sometido a autorización ambiental, algo que no se ha logrado; si se hubiera conseguido estaba previsto empezar con las obras este mes, debiendo desarrollarse aproximadamente por dos años para terminar la expansión con todas las instalaciones eléctricas, desagües, iluminación y todo el equipamiento que corresponde a la explotación de la terminal mediante la incorporación de grúas pórtico, que son las aptas para trabajar con los contenedores.

Con respecto al avance, no hay mucho para decir porque, lamentablemente, no ha empezado.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Creo que la explicación de la delegación en cuanto al puerto ha sido muy explícita. Si hay alguna duda al respecto con gusto la evacuamos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Finalizada la presentación de las autoridades del puerto de Montevideo, abrimos un espacio para los señores legisladores que quieran hacer algún tipo de consulta.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Primero, quiero agradecer al señor presidente de la ANP la información que nos ha brindado, ya que puedo tildar alguna de auspiciosa y me alegro de que así sea, sinceramente.

Tengo varias preguntas; si hay alguna respuesta que no se pueda dar ahora la pueden brindar a la comisión luego, tal como hacemos siempre.

La primera tiene que ver con un dato -con el que contamos hace tiempo en esta comisión y que viene de Administraciones anteriores- con relación al muelle de la Armada y su posible liberación definitiva para ser utilizado por el puerto en otro tipo de actividades. Esto adquirió una particular trascendencia a partir del acuerdo con Katoen Natie, por el que se establece un compromiso de que se le entregue a la empresa ese espacio en el puerto de Montevideo, según tengo entendido. Entonces, las preguntas que hago respecto a ese tema es si las obras que implican darle un nuevo espacio a la Armada, un nuevo muelle -ustedes me explicarán cuáles son las alternativas-, están previstas en un tiempo determinado; si están evaluadas; en caso de que ya se hubiera avanzado en ese sentido de qué monto estaríamos hablando, y si hay algún tiempo previsto de ejecución del mismo.

Por otro lado, la obra de inversión de TCP en el puerto de Montevideo fue anunciada inicialmente con un valor de US$ 455.000.000 y ahora, según estimaciones en la prensa, se ha cotizado en US$ 670.000.000. A su vez, por el compromiso que existe, implica un aporte de la Administración Nacional de Puertos de un 20 %; si mis cálculos están bien son alrededor de US$ 134.000.000. La pregunta es si hay análisis técnicos con relación a eso en la Administración Nacional de Puertos y si podemos acceder a ellos. En este sentido me gustaría saber cuál es la situación financiera actual de la Administración Nacional de Puertos.

También hubo un compromiso con Katoen Natie que tiene que ver con el dragado del puerto. Obviamente, las obras de dragado las debe asumir la Administración Nacional de Puertos. Queríamos saber, si es que podemos acceder a esa información, si están evaluadas, cuánto cuestan, cómo se van a financiar. Sabemos que esto no depende de la Administración Nacional de Puertos -el presidente explicó que el dragado es a 14 metros-, sino que está en la órbita fundamentalmente de las cancillerías; incluso hay una comisión específica en el Parlamento -la cual integro- que está haciendo un seguimiento particular de este tema que es muy importante, diría, estratégico para Montevideo.

Al respecto, me quedó pendiente una pregunta acerca de un dato que dio el presidente y quisiera verificarlo. Usted señaló que en el muelle granelero la profundidad sería de 14 pies. ¿Eso es así?

(Diálogos)

——Entonces, no es que hoy tenga esa profundidad sino que se prevé. Agradezco la aclaración.

Respecto al Sistema Nacional de Puertos, corroboro lo que decía el presidente: las mejoras en el puerto de Colonia son notables. Creo que es una buena apuesta a un lugar estratégico para el Uruguay; la terminal de pasajeros es digna, realmente muy buena y tenemos que alegrarnos de que así sea. No creo que se utilice para millones de personas como dijo, pero sí para cientos de miles. Lo que quiero decir es que me alegro que esa obra se haya realizado y es importante que se siga mejorando. Creo que hay algunos aspectos que tienen que ver con el movimiento interno de pasajeros que se deben seguir mejorando dado el volumen que transcurre en el mismo.

Quiero hacerles preguntas específicas sobre los puertos de Paysandú y Fray Bentos en cuanto a si hay datos respecto a posibles inversiones y obras que se puedan realizar. También se habló mucho de un puerto para cruceros o un espacio privilegiado para estos, porque es notorio que pasada la pandemia se ha notado -afortunadamente- su incremento. Seguramente, esto va a aumentar. Incluso, se habló de que fueran al puerto de Colonia, lo que es una buena noticia, pero sabemos que el puerto de Montevideo por momentos tiene dificultades para su movimiento, más allá de las mejoras. Concretamente, me gustaría saber las distintas alternativas que se manejaron y si hoy se está empleando alguna específica a nivel de la Administración.

Por último, el presidente señalaba el movimiento de contenedores, que ha sido muy importante y que ha mejorado. Nosotros hemos recabado información de que varios puertos de la región y del mundo han tenido una dificultad a partir de la pandemia: que han quedado muchísimos contenedores vacíos ubicados en distintos puertos, dada la situación que se generó con aquellas dificultades de disponibilidad que hoy, por suerte, se están subsanando. La consulta es si hay datos de cuántos son los contenedores vacíos para saber cómo influyen en la cantidad que se nos ha señalado de movimiento;

es un dato auspicioso, pero es obvio que a los efectos económicos -todos lo entendemos- no es lo mismo un contenedor lleno de mercadería que uno vacío.

Por ahora, quería hacer esas preguntas. Vuelvo a reiterar que les agradezco la información que nos han brindado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de continuar, queremos saludar la presencia de los diputados Álvaro Viviano, Gonzalo Mujica y Eduardo Lust en el ámbito de la comisión.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Naturalmente, me sumo a la bienvenida a la muy numerosa y completa delegación. En el nombre del ministro agradezco a la delegación presente, habiendo atendido a un planteo específico de esta bancada respecto a la participación de la totalidad de los integrantes de los Directorios. Lo saludo y agradezco.

En la misma línea, vaya el agradecimiento y reconocimiento a esta práctica que me han dicho que es muy habitual en esta comisión, de esa gestualidad del ministro de comparecer anualmente y dar cuenta en este intercambio mano a mano de los principales lineamientos de tan importante Cartera que nada tiene que ver con la rendición de cuentas, pero es una suerte de calentamiento de motores o puesta a punto de lo que es esa instancia.

Como dice la famosa anécdota del embajador norteamericano en Centroamérica: "No se preocupe, comience a traducirme a partir del pero…"; esto, de alguna manera, aplica a los planteamientos que voy a manifestarle.

Celebro la decisión del actual Ministerio de Transporte de darle continuidad al plan director del Sistema Nacional de Puertos que fuera diseñado por la Administración anterior. Eso habla a las claras de una visión de política pública y de política de Estado en decisiones que trascienden los ciclos electorales y las Administraciones, que son siempre temporales. Por tanto, enterarnos de que se sigue con la política de terminales especializadas, con el desarrollo de determinados centros portuarios, de que se consolida la política de integrar un Sistema Nacional de Puertos habla de una definición que fuera adoptada hace algunos años atrás, que fuera puesta en cuestión, pero que -a las pruebas me remito- se continúa en su desarrollo y consolidación.

En ese sentido, ministro, hemos venido teniendo algunas dificultades para el acceso a la información pública por diversas razones que no entran en su detalle y por eso nos tenemos que remitir a los trascendidos de prensa; le hemos dicho en más de una oportunidad que somos un poco obsesivos en seguir al ministro y a su equipo a través de los medios de comunicación para enterarnos de la evolución de la situación de la Cartera.

En esa línea, quiero referirme a algunos aspectos.

En primer lugar, quisiera conocer cómo es compatible la consolidación de Montevideo como puerto *hub* con algunos anuncios que tienen que ver con el desarrollo de la hidrovía Laguna Merín- Laguna Los Patos, que tendría como terminal portuaria un puerto en el Estado de Rio Grande do Sul. Es decir, cómo es posible que el objetivo central de la propuesta de consolidar a Montevideo -como bien decía el director- esté referida a la necesidad de captar carga internacional o regional cuando, de alguna manera, liberamos toda la producción que eventualmente se podría estar generando en el litoral oeste y se habilita a que esta sea sacada por puertos brasileros; para ser más concreto, por el puerto de Porto Alegre. Este hecho apunta a una suerte de contradicción que necesita obtener alguna respuesta.

El otro aspecto refiere a la situación societaria de TCP, es decir, en términos concretos, cómo se consolidaría y en qué montos se ha determinado el aporte societario

que ANP le tiene que hacer a TCP en función del mismo planteo que realizaba el diputado Carlos Varela. Hay un aumento del patrimonio de las inversiones que se están desarrollando en el marco del acuerdo con la naviera Katoen Natie y hay un aumento patrimonial de la sociedad. Quisiéramos saber en qué términos y en qué montos le corresponde capitalizar a ANP.

Por otra parte, queremos conocer una opinión sobre la denuncia que ha realizado Montecon ante la Comisión de Defensa del Consumidor; seguramente no tiene que ver con una cuestión muy técnica, pero sí con una visión política de cómo viene ese proceso.

Finalizo con el aspecto referido a la situación de los puertos deportivos, que por disposición de la Ley de Urgente Consideración se transfería la competencia de la Dirección Nacional de Hidrografía hacia la ANP. Y a excepción de alguna situación muy puntual, no hemos visto avance de obra en Punta Carretas, al igual que en algunos otros puertos deportivos del país. Han transcurrido ya dos años de esa disposición, y nos gustaría conocer el estado de situación actual.

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Por las preguntas que han surgido, tanto del diputado Varela como del diputado Fernández, creo que hay algunas que, obviamente, el Puerto las va a poder responder, quizás otras no, porque estamos en pleno proceso de terminación de la Rendición de Cuentas y tal vez ahí se puedan tener los datos más precisos. Lo digo para no cometer ningún error al respecto. Sugiero a la Administración porque me consta que estamos todos en la finalización de la presentación de la Rendición de Cuentas.

En lo que tiene que ver con el planteamiento del diputado Varela, si le parece, quizás alguna de estas preguntas las podamos evacuar hoy aquí, y las que nos queden pendientes está el compromiso -como hacemos siempre- de que las lleven los directores y las puedan responder en su momento. No sé si traen todas las respuestas a esto, porque estábamos focalizados en estos tres temas. Por eso le cedería la palabra para que puedan evacuar alguna hoy.

SEÑOR PRESIDENTE.- Gracias, señor ministro.

Efectivamente, así estaba establecido en el ámbito de la Comisión. Así que le concedemos el uso de la palabra al presidente Juan Curbelo.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Si están de acuerdo, comienzo por estas últimas consultas.

La primera de ellas es muy interesante y tiene una contestación conceptual. Refiere a si el desarrollo de la hidrovía Laguna Merín- Laguna de los Patos podría tener un impacto negativo, o sea, contraproducente con la visión que nosotros tenemos del Puerto de Montevideo como puerto *hub* de la región. La respuesta es: de ninguna manera; es exactamente al revés. Es no entender el concepto de la complementariedad portuaria, de los flujos de la carga, de la visión estratégica del Puerto de Montevideo, que no significa que esa visión estratégica sea una visión centralista. Por el contrario, la visión portuaria tiene que ir más allá. La visión portuaria es una visión de desarrollo, de movimiento de carga y de generar oportunidades donde no existen. Eso es lo que se está tratando de establecer en la hidrovía Laguna Merín- Laguna de los Patos. Sería muy mezquino no desarrollar la posibilidad de un crecimiento sostenido y sostenible en una zona del Uruguay por si esa carga decide no salir por el Puerto de Montevideo. Eso es lo primero.

En segundo lugar, estamos hablando de una carga que muchas veces no existe, porque hay distintos desarrollos productivos que no se llevan adelante por la

imposibilidad desde el punto de vista logístico. No estamos apostando a dividir la carga, sino a generar carga nueva, a generar procesos industriales que tengan todas las aptitudes y posibilidades en esa zona de nuestra República que hoy, por distintos motivos y en particular por la imposibilidad de los costos logísticos, no existe. O sea que estamos hablando -reitero, para que quede claro- de mucha carga que hoy no existe y que sería carga nueva.

En tercer término, nosotros debemos tener una visión integral. Estamos permanentemente hablando de la carga de la hidrovía, de la carga de extrarregión, que entendemos que sale por el Puerto de Montevideo porque es el puerto más eficiente y más competitivo; estamos hablando del desarrollo del puerto seco de Rivera, que tiene una lógica inversa. Se trata de entender las necesidades de la carga de una zona del Brasil y generar las mejores condiciones para que esa carga elija salir por el Puerto de Montevideo. Me parece que lo primero que hay que entender es que el sistema portuario es un sistema complementario, que la hidrovía -que ojalá se concrete- de Laguna Merín-Laguna de los Patos va a ser parte de esa complementariedad. De ninguna manera, ninguna de las obras que estamos planteando va en contra del Puerto de Montevideo, sino que es exactamente al revés. Toda esa complementariedad de desarrollo y de infraestructura portuaria hace que los puertos de la región, y en particular el Puerto de Montevideo, estén en las mejores condiciones para competir y para que nuestra carga de la región salga al mundo con las mejores posibilidades comerciales.

Le cedo la palabra al señor subsecretario Olaizola.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En primer lugar, saludo a los integrantes de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas. Veo a varios compañeros del período pasado. Estar acá es como sentirnos en casa.

Esta pregunta me llamó particularmente la atención. Si la entendí bien, es: ¿cómo es compatible apostar al desarrollo de un puerto *hub* en Montevideo con la realización de un puerto en Tacuarí? ¿Es así, diputado? Y la hidrovía.

(Diálogos)

——Yo acá tengo una resolución del presidente de la República de la época, con fecha 1°de marzo de 2017, Resolución Ministerio de Transporte y Obras y Públicas, firmada por el entonces presidente Tabaré Vázquez: Visto la solicitud formulada por Hidrovía del Este para la construcción y explotación de una terminal portuaria en el río Tacuarí, en adelante Terminal Tacuarí; se historia todo lo que es la solicitud. El presidente de la República, doctor Tabaré Vázquez, autoriza la concesión del álveo, enajenación de predios, una concesión a treinta años para la construcción y explotación de una terminal portuaria en Tacuarí. Esto es de 1° de marzo de 2017. Quiere decir que salvo que el diputado preopinante esté en contra de esta decisión del presidente Tabaré Vázquez, yo tengo entendido que hay un gran apoyo general en torno a este proyecto del puerto Tacuarí. Apenas comenzamos la gestión en el equipo del Ministerio de Transporte, nosotros recibimos a una delegación del puerto de Tacuarí, de los inversores que impulsan el proyecto, que nos trajeron, ni que hablar, esta resolución. A partir de allí continuamos el trabajo en torno a la realización de esta terminal y el dragado, como es público y notorio, conjuntamente con las autoridades brasileñas.

Lo que decía el presidente del puerto es así. Hoy el deber de las autoridades de transporte, puertos y logística de un país es darle los mejores precios a la carga de exportación, más allá de por dónde salga. Si usted habla con los productores de arroz, por ejemplo, nosotros en el Ministerio los hemos recibido muchas veces solicitándonos

bajar el costo logístico de salida de la producción, que es básico para ellos. Hoy, además, existen cargas de la región este y noreste del país que salen por camión por el puerto de Río Grande. Hay carne que sale por camión. Esto no innova. Hoy hay cargas uruguayas que salen por el puerto de Río Grande por un tema de costo logístico de salida y hay producciones que no se realizan porque no les dan los números para poder producir. Entonces, nosotros creemos que una alternativa logística de este tipo va a incrementar el desarrollo y la producción de la región este y noreste del país, que seguramente es una de las regiones más postergadas de nuestro país en materia de conectividad en la que este gobierno está haciendo un impulso muy fuerte para equiparar con otras zonas del país. No en vano está el impulso del proyecto de la hidrovía de Laguna Merín; el puente en Charqueada -que era un puente largamente reclamado-; el nuevo puente en Yaguarón, que ha sido negociado por las autoridades brasileñas, que lo van a llevar adelante con costo para Brasil. Próximamente se va a hacer el llamado para construir el nuevo puente allí. El desarrollo de la Ruta N°6, u n corredor nacional que estaba incompleto y que estará llegando prácticamente a la frontera con Brasil. Podríamos hablar de obras de las rutas N°9 y N°15. Es decir, se tr ata de un conjunto de obras que van a dotar de mucho mejor conectividad de la que hoy tiene la región este y noreste del país, que además apuestan al desarrollo y a tener los costos logísticos de salida para la producción en un país netamente agroindustrial exportador como el nuestro, que necesita imperiosamente -como lo necesitan tantos países- contar con costos logísticos adecuados para la salida de la producción.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Continúa haciendo uso de la palabra el presidente de la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Con respecto a la consulta sobre la denuncia formulada por la empresa Montecon en el Ministerio de Economía y Finanzas, lo que tenemos para decir es que la ANP contestó. Estamos convencidos de que la denuncia es infundada, que los hechos que se transcriben no fueron lo que sucedió. No me quiero explayar demasiado porque es un proceso que se está llevando adelante, pero sí tengo la absoluta tranquilidad de que lo que se dice que está sucediendo en el Puerto de Montevideo no pasa. El Puerto de Montevideo es un puerto ordenado y brinda los mejores servicios. Hoy está atendiendo de la mejor manera a las distintas empresas navieras de movimiento de contenedores, como todo otro tipo de barcos que llevan adelante otras actividades comerciales. Por lo tanto, hoy el Puerto de Montevideo está, reitero, en crecimiento, ordenado y nada de lo que se dijo ha sucedido.

El diputado Varela hacia consultas con respecto a los contenedores. Aclaro que son tan importantes los contenedores llenos como los vacíos. En esa rotación y en ese sistema de contenedores para un puerto, un contenedor vacío tiene la misma importancia que el lleno porque ese contenedor va a ser utilizado. En esa calesita, en esa rotación, en esa necesidad de que tengamos el mejor ejercicio de logística portuaria, esa diferenciación me gustaría resaltarla y que se entienda: los dos tipos de contenedores son importantes.

En segundo lugar, con relación al 1.084.812 TEU del récord que habíamos hablado del año 2022, contenedores llenos fueron 795.356, y vacíos 289.456. Esa es información pública que se encuentra colgada en la web de la ANP. Ese es el número del movimiento récord de TEU del año 2022, que fue, reitero, de 1.084.812.

Se hablaba de los puertos de Paysandú y de Fray Bentos. Tenemos que reconocer que ahí tenemos una dificultad de puesta en valor de los puertos, o mejor dicho, que tengan una actividad constante en el tiempo. Hoy las realidades son distintas. El puerto

de Fray Bentos, obviamente, es un puerto distinto porque es oceánico y tiene alguna actividad en cuanto al movimiento de madera de pino para India y para China. ¿Es suficiente? No, no es suficiente. Estamos atrás de algunos proyectos que tienen que ver con la hidrovía y nosotros apostamos a que se puedan estacionar en Fray Bentos. Hoy no es algo concreto, pero estamos trabajando y lo que podemos transmitir es que el Puerto de Fray Bentos tiene más posibilidades de crecimiento que el puerto de Paysandú, porque tiene una mejor infraestructura, mayor profundidad -ya que hasta ahí pueden ir buques oceánicos- y porque está cerca del comienzo de la hidrovía. Son todos elementos importantes, y entendemos que nos van a ayudar con el objetivo, que hoy no hemos logrado y hay que decirlo. No se han logrado los objetivos que nos habíamos trazado, pero estamos trabajando para poder posicionar ese puerto como un puerto que tenga una actividad constante y permanente en el tiempo.

El puerto de Paysandú es un puerto fluvial. Por lo tanto, es un puerto que está destinado al movimiento de barcazas. También es un puerto que lamentablemente hoy tiene poca actividad. Ustedes saben que se ha discontinuado un servicio de un barco de contenedores que inició su actividad en el año 2021 y por distintas razones lamentablemente se discontinuó. Ya había pasado en años anteriores. Ahí hay un tema de fondo que tiene que ver con el movimiento de la mercadería, la logística y las decisiones de los dueños de la carga, que al final del día son las navieras, y que priorizan que esa carga llegue al puerto de Montevideo -al puerto oceánico- por camión y no por agua. Hemos hablado infinidad de veces con distintas industrias que están cerca del puerto de Paysandú, como la industria citrícola, la arrocera y la de piedras preciosas en Artigas. Hemos recorrido y hablado con todos, pero lamentablemente el resultado no ha sido positivo, y hay que decirlo. Seguimos trabajando para poder lograr que esos puertos puedan tener actividad. Reitero que obviamente no es lo mismo el puerto de Fray Bentos que el puerto de Paysandú. Hoy lo tenemos en el debe, y seguimos trabajando permanentemente para poder venir en alguna oportunidad y anunciar alguna noticia positiva al respecto.

En cuanto a lo del muelle de la Armada, puedo decir que sin tener en cuenta el acuerdo con Katoen Natie del año 2021 en el que se establece que tienen una suerte de preferencia en caso de que la Armada se mude de locación, es decir que salga de donde está hoy, como una visión estratégica y portuaria, entiendo que para el desarrollo comercial del puerto sería bueno -creo que hay cierta unanimidad- que la Armada se pueda trasladar en algún momento. Reitero que eso tiene que ver con el desarrollo portuario y comercial, en el sentido de que esa área se transforme en una zona comercial -el ferrocarril y la línea férrea van a ingresar prácticamente por donde hoy está la base naval-, y con que no ingrese tanta gente al puerto de Montevideo. Es decir que hay muchas razones que conceptualmente nos indican que lo mejor sería que la base naval se construya o se pueda posicionar en otro lugar en la bahía de Montevideo.

Por otra parte, no hay absolutamente nada en concreto. Sí hay algunas ideas, pero no más que eso. Obviamente que cuando esas ideas vayan tomando cuerpo o tengamos algo concreto, lo vamos a venir a trasmitir, como corresponde, pero hoy la realidad es que no hay nada concreto. Nosotros entendemos que deberíamos buscar y llevar adelante todas las acciones porque, en ese concepto original del reordenamiento portuario, esa zona también la tenemos que ordenar, y la mejor manera de hacerlo es que la base naval se pueda transferir a otro lugar.

Con respecto a los 14 metros, dijimos que el proceso se está llevando adelante por parte de la Comisión Administradora del Río de la Plata. Hemos llevado adelante un intercambio en el que la delegación argentina nos hizo veintinueve preguntas con respecto al proyecto original. Esas preguntas se contestaron. Aspiramos a que en el

correr de 2023 podamos estar dando por finalizado ese proceso diplomático y obtengamos la autorización. En lo que tiene que ver con el financiamiento de los 13 metros a los 14 metros -creo que la pregunta iba por ahí-, hay que ver en este diseño las posibles necesidades que existan desde el punto de vista de los equipos necesarios para esa obra. Nosotros decimos y respaldamos que estamos muy conformes con el trabajo de nuestras dragas y, por lo tanto, en principio, ese trabajo lo iniciaríamos con las dragas nuestras, con el presupuesto que está asignado a ese sector de la ANP, que es la Gerencia del Área Dragado. Lo más probable y seguro es que no estemos hablando de 2023, sino de los años venideros. Hoy estamos apostando a poder resolver el tema desde el punto de vista jurídico y que quede esa autorización o, mejor dicho, que se valide el proyecto presentado por Uruguay en la Comisión Administradora del Río de la Plata.

Con respecto a las consultas de TCP, podemos establecer que los procedimientos fueron los establecidos en la Ley N° 16.060, Ley de Sociedades Comerciales, y me comprometo y nos comprometemos a enviar toda la documentación correspondiente a los análisis financieros y jurídicos, que se llevaron adelante en la terminal TCP, que fueron aprobados por el directorio. Lo que sí me gustaría dejar establecido son los dos pilares fundamentales que todo el mundo tiene que tener claro. Uno es que no afecta el crédito soberano, que para nosotros es muy importante en cuanto a la financiación; reitero que es una financiación que no afecta al crédito del Uruguay. El otro es que la ANP o el Estado uruguayo no salen de garantía del préstamo, sino que la totalidad, el cien por ciento de la garantía, corre por cuenta de la empresa internacional Katoen Natie.

No obstante, con respecto a esos temas, preferiría poder enviar toda la información que nosotros tenemos, para que sea analizada como ustedes lo crean conveniente.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Estuve tildando las preguntas y muchas fueron evacuadas. En el caso de TCP, el Puerto quedó en ampliar información.

Hay temas que no se mencionaron, pero que sí hicieron referencia los señores diputados, y valoro y agradezco lo dicho con respecto al puerto de Colonia. Creo que coincidimos en que ha sido un desarrollo favorable para ese puerto.

También quiero destacar lo que mencionó Varela sobre la posibilidad de un puerto de cruceros. Es un tema que en algún momento estuvo arriba de la mesa como algo conveniente y necesario, que estaba atado a la posibilidad de reubicar el transporte de pasajeros de Buquebus y de las empresas que habitualmente hacen la interconexión con Buenos Aires, e incorporar cruceros. Ese tema, cuando se presentó la iniciativa privada por Mauá, requería de una concesión más allá del puerto de Montevideo, y también se estaba pidiendo, para la viabilidad financiera, la concesión del puerto de Colonia. Por ese motivo, el gobierno tomó la decisión de no aceptar esa iniciativa privada. O sea que no se aceptó y quedó en *stand by*. Si aparece alguna nueva propuesta, obviamente, la vamos a dar a conocer. En lo que sí se está trabajando es en la mejora de la seguridad de los pasajeros que habitualmente se da en esa intervención de puerto de pasajeros y puerto de carga. Se está tratando de mejorar la seguridad para el próximo verano, y estamos trabajando con alguna propuesta que vamos a hacer llegar en el momento en el que se concrete. Me parece buena cosa porque ha aumentado el volumen de pasajeros de cruceros, como también el de transporte a Buenos Aires.

En cuanto a lo del diputado Fernández, le decimos que sí, que este gobierno desde el primer día dijo que las cosas que estaban bien se iban a continuar, y parte de lo que usted mencionó, que tiene que ver con el plan director, es lo que estamos llevando adelante. Creo que corresponde que así se dé dentro de una Administración seria y

responsable, en el sentido de tomar lo que venía en proceso y con un análisis de perspectiva de desarrollo portuario, y seguir en ese proceso, que me parece que es lo que hoy se ha mencionado. Quizás se ha hecho con un ritmo más acelerado en estos dos años, a pesar de las dificultades, y hoy se ven resultados dentro de ese plan director.

Con relación a lo mencionado por el diputado Fernández de seguir al ministro, puedo decir que agradezco y valoro que me siga porque creo que es parte de nuestra tarea. Creo que es siempre bueno cuando nos siguen porque si hay alguna falla, la detectamos en el momento y la podemos corregir. Va a tener que trabajar duro porque seguir a este Ministerio no es fácil, pero igualmente valoro el esfuerzo de su parte.

Con respecto a los puertos deportivos, como dije en aquel momento y lo vuelvo a decir ahora, es real que hubo un primer pasaje. Este año estamos trabajando en el puerto de Punta Carretas porque nuestra intención es continuar con lo que estaba en marcha. Recordarán que en algún momento la diputada Ana Olivera -si mal no recuerdo- preguntó por el puerto de Punta Carretas en una de nuestras comparecencias acá. Habíamos dicho que lo teníamos detenido por el momento, y que estábamos ordenando las prioridades. En este año se va a avanzar en eso. Es un proyecto que lo venía gestionando y lo había licitado el Ministerio, y por tal motivo vamos a estar trabajando. El pasaje se va a dar en la medida en que analicemos la conveniencia, conjuntamente con el Puerto, y tengamos la certeza de que lo pueda absorber el Puerto o que nosotros cumplimos con la obra prevista y luego hacemos el pasaje. No lo descartamos. No es que sea de forma caprichosa, sino que lo vamos haciendo gradual, como dijimos el primer día. De repente no estamos cumpliendo a cabalidad con lo que estaba previsto en la ley, pero lo estamos haciendo gradualmente, y aspiramos a poder concretarlo o no. Se verá qué es lo más conveniente, en un proceso de un andamiaje y de una experiencia de plan piloto de los primeros pasajes de puertos que ya hemos traspasado a la Administración Nacional de Puertos.

Agrego estas cosas, que son las quedaron.

Me parece que quedó la situación societaria de TCP, que va en la línea de la información complementaria que va a enviar el Puerto.

Por lo que veo acá, salvo eso, lo demás lo pudimos responder. Si falta algo, con gusto lo haremos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Saludamos y damos la bienvenida al vicepresidente de la Administración de Ferrocarriles del Estado, doctor Gustavo Osta, y al gerente general de SELF, licenciado Benjamín Kermanian.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Saludamos a la delegación, como hicieron los compañeros.

Un comentario respecto a cómo se encaró la primera respuesta que dieron tanto el presidente Curbelo como el subsecretario Olaizola. La tarea de los diputados -el subsecretario Olaizola la conoce bien porque participó en esta Comisión durante los cinco años anteriores; en el período anterior de gobierno- es preguntar y sacarse todas las dudas respecto a los diferentes temas. Él era un diputado que trabajaba y mucho, muy inquieto, que tuvo la oportunidad, en cada comparecencia del Ministerio y de las autoridades de los entes autónomos que dependen del Ministerio, de hacer todas las preguntas que entendía que eran necesarias para su tarea. Me pareció que hubo alguna molestia por la pregunta sobre la Laguna de los Patos, por el tono de la respuesta de ambos. No es la forma en que trabaja esta Comisión; yo la integro hace nueve años y es una Comisión que trabaja de otra manera. Después se encauzó, me parece, con las respuestas del señor Curbelo y del señor ministro.

Quería dejar esa constancia, porque la tarea nuestra es preguntar. A veces alguna pregunta puede incomodar más que otra, pero me parece que no corresponde usar un tono que no es acorde a esta Comisión.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Si realmente utilicé un tono que no era adecuado, solicito las disculpas del caso. Con el señor diputado Tierno nos conocemos hace años, hemos compartido muchas instancias de este tipo y siempre fue con respeto y fomentando el diálogo; en ningún momento fue mi intención utilizar un tono indebido porque, además, no lo utilizaba cuando integraba esta Comisión. Capaz que dije algo con cierto énfasis o di a conocer esta resolución del año 2017, que es preexistente a esta administración y quería ponerla en conocimiento de esta Comisión. Supongo que algunos integrantes de esta Comisión ya la conocían; de todas formas, quería remarcarlo porque al preguntársele a la delegación esta inquietud, nos parecía central que estuviera sobre la mesa la existencia de esta resolución de creación del puerto de Tacuarí, que ya tiene seis años y que es parte de este proceso que comenzó el 8 de diciembre de 1961 con la declaración de los presidentes Haedo y Goulart en un acta elaborada en la ciudad de Brasilia donde, entre otros puntos, acordaron impulsar la navegación en la hidrovía de Laguna de los Patos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hechas estas consideraciones y las anteriores realizadas por el señor ministro, además de alguna consulta que pueda haber quedado para ser evacuada posteriormente en forma escrita, damos por finalizado el tema "Puerto de Montevideo".

Ingresamos al segundo tema del orden del día: "Ferrocarril Central".

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Para complementar lo que decía el señor subsecretario, creo que parte de lo que dijimos es que el gobierno ha llegado para dar continuidad a los proyectos de las administraciones anteriores, y esto es parte de lo que mencionaba; quizás no es la forma, pero es el mismo objetivo. Creo que tanto el desarrollo fluvial de la Laguna Merín como la posibilidad de concretar el puente de Río Branco son políticas que se vienen llevando adelante hace mucho tiempo, y tuvimos la suerte, mediante la visita del presidente Lula a Uruguay, de poder avanzar y concretar temas de los que se venía hablando hace veinte años y no se había logrado su realización. Parte del trabajo como Estado uruguayo es la responsabilidad de avanzar dentro de las posibilidades que tenemos, y cuando tenemos una chance, darle para adelante, que es lo que hicimos en estos dos casos.

Con respecto al ferrocarril central, nos han hecho preguntas que tienen que ver con el desarrollo y la situación del proyecto, con el avance de obra, con la fecha de entrega, con la estimación de sobrecostos, con el diagnóstico de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, y hay una pregunta específica referida a AFE y su rol dentro del sistema de transporte de carga, y sobre las proyecciones 2023- 2024.

Ya que tenemos al Directorio de AFE, toquemos el tema de cómo ve el Directorio, dentro del sistema de transporte de carga, el rol de AFE en perspectiva de futuro, que me consta que lo vienen trabajando y hemos tenido reuniones en esa dirección para posicionar a AFE de la mejor manera y para fortalecer su participación en SELF, que permite que pueda gestionar y ser un operador público eficiente. Creo que sería conveniente darle la palabra a AFE y que nos haga una exposición sobre lo que se viene haciendo, en ese ida y vuelta que nos permita tomar las mejores decisiones con perspectiva a futuro.

SEÑOR POLLAK (José).- A partir de la Rendición de Cuentas pasada, el sistema ferroviario se dividió. La vialidad ferroviaria pasó al Ministerio de Transporte, de la misma

forma que la vialidad caminos; o sea que la gestión de infraestructura que comprende construcción, mantenimiento, señalización y torre de control pasó a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario del Ministerio de Transporte.

AFE fundamentalmente se quedó con tres cosas concretas, que son: el transporte de pasajeros, que lo haría en forma directa; el transporte de mercaderías, que se hace a través de SELF, que es una sociedad anónima de servicios logísticos ferroviarios, cuyo 51 % pertenece a AFE y el 49 %, a la Corporación Nacional para el Desarrollo; y otra área enorme es la de los 1.500 predios que tiene dispersos en todo el país, de los cuales la gran mayoría están abandonados, a los que les estamos dando camino. Me parece muy importante este punto, pues teniendo doscientos veinte mil compatriotas viviendo en asentamientos, en condiciones casi infrahumanas, tenemos esa cantidad de predios abandonados por parte del Estado. Me interesa mucho, personalmente, y le interesa al gobierno darle camino y que se ponga al servicio de la sociedad.

Volviendo al transporte, en este momento el Ministerio está encarando fuertemente el tema del transporte de mercaderías. A través de SELF, los equipos se tienen que ajustar para ser compatibles con la vía central: tener navegadores y equipos. Lo podrá explicar el director de Transporte Ferroviario, pero el sistema ferroviario va a ser informático, no será más manual, como en la época de los ingleses y como está ahora. Para entrar en la vía central debe tener navegadores compatibles; lo mismo que un avión que, cuando viene al aeropuerto de Carrasco, tiene que tener compatibilidad con la torre de control, si no, no puede entrar. Hay dos sistemas; uno, se contrató hace seis o siete años y todavía está en trámite; recién lo estamos terminando. Hubo problemas de gestión con esa licitación, que es un sistema AUV, que se usa en muchas partes del mundo, como en Argentina o en Brasil, y que lo van a utilizar las vías secundarias, pero la vía principal, la vía central, va a utilizar un sistema diferente, más avanzado tecnológicamente. SELF tiene dos alternativas. En los vagones, la idea es equipar y poner en condiciones cien vagones por año hasta llegar a los trescientos; esto está en trámite. Fíjense que una corrida desde Rivera hasta el puerto de Montevideo necesita una formación de treinta vagones en origen, otra de treinta vagones en destino y otra yendo a cargar de vuelta. O sea que cien vagones por año durante tres años sería un mínimo para poder trabajar eficientemente, y se haría acondicionando los vagones propios.

En cuanto a los equipos, en estos días -en dos meses vamos a poder dar información más concreta- se está estudiando y elaborando un pliego de condiciones para licitar la compra de los navegadores y equipos accesorios para las cuatro locomotoras que tiene SELF -que no son modernas- o la compra de equipos nuevos. Se está en pleno estudio con el Ministerio y con los organismos financieros para ver qué salida se le va a dar.

En cuanto a los predios, hay determinados predios logísticos dispersos a lo largo de todo el país. Hay dinero que está sumergido y lo vamos a sacar a flote. Por ejemplo, por la terminal Carnelli, que en este momento la tiene arrendada la empresa Saman -arrendada por treinta años, pues en la última Rendición de Cuentas se autorizó a que los contratos de arrendamiento para predios logísticos se puedan extender hasta treinta años-, estamos conversando con el Banco República para que nos dé un adelanto de diez años del arrendamiento o para hacer un fideicomiso, de forma que nos dé una interesante cantidad de dinero para comprar equipos. En estos dos meses vimos un predio interesante en Tacuarembó, otro en Artigas, otro en Nico Pérez; están apareciendo predios logísticos, y eso va a ayudar, o esperemos que sea suficiente para poder readecuar los equipos.

En transporte de pasajeros -que capaz que el director Graña les puede explicar mejor- hay una idea de planificar y desarrollar su marco formal, pero va a demorar un poco más, pues hay una idea de ver cómo corre el modelo con el transporte de UPM y el transporte de SELF. Los coches actuales de AFE se pueden adaptar al sistema RMT, o sea, que funcione en la vía central, pero hay que ver si vale la pena o si vale la pena comprar nuevos. Es un estudio al que, terciando este año, cuando se empieza a encaminar el transporte de pasajeros, vamos a empezar a meterle el diente.

En este momento, las operaciones ferroviarias están muy limitadas porque la vía central está inoperativa; entonces, hay un transporte de cemento para Ancap desde Minas a Montevideo; un transporte de troncos desde Paso Ataques, Rivera, a Chamberlain, para exportación, que se paró por problemas del mercado de oriente y que ahora se reiniciaría nuevamente, y este año la idea es transportar cien o ciento cincuenta mil toneladas. Cuando esté pronta la vía, va a ser otro cantar, y de acuerdo a cómo tengamos el avance de la selección de los equipos vamos a poder tener un panorama más claro, creo que en tres o cuatro meses; no puedo decir en la Rendición de Cuentas porque no va a estar pronto todavía el estudio, pero en tres o cuatro meses vamos a poder informarles el estado de situación, porque lo que está pensando el equipo es que cuando empiece a funcionar la vía central haya un equipo de SELF además del de UPM, después de todos los períodos de prueba.

SEÑOR PRESIDENTE.- Señor ministro: me está solicitando el uso de la palabra el director Kelland, seguramente para complementar alguna información.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Adelante.

SEÑOR KELLAND (Williams).- Voy a tratar de ser breve.

Quiero destacar el relacionamiento que tenemos los tres directores que, a pesar de la diferencia de enfoques que podamos tener, desde el punto de vista personal y de colaboración es, a mi criterio, excelente, por más que en el Directorio tenemos algunos debates bastante interesantes que quedan en actas. Esta relación se extiende también a autoridades del ministerio.

Hemos tenido algunas charlas muy interesantes con el subsecretario Olaizola, sobre todo por la línea de Río Branco, el desarrollo de la hidrovía de la Laguna Merín y las cargas a desarrollarse, pero sobre las que ya están para transportar, que ojalá sean por transporte ferroviario.

Acá hay dos visiones distintas. Con respecto a SELF quiero hacer una precisión. La ley de creación de SELF -que no entiendo mucho todavía- deja al director de la oposición afuera. Quiere decir que yo, teóricamente, y en la práctica no tomo decisiones referentes a SELF y estoy muy poco enterado, salvo lo que por buena voluntad el presidente y el vicepresidente me trasmiten. Sí tengo mi visión sobre lo que debería ser el transporte de carga y lo que son empresas estatales de carga y de pasajeros.

En ese aspecto voy a destacar la honestidad intelectual del ministro Falero. Podemos tener discrepancias, y de hecho las tenemos. Hace dos años atrás, por noviembre de 2021, en una entrevista larga en Canal 5 y no recuerdo en qué otro medio, manifestó claramente algo que muchos piensan pero no dicen, y que él tuvo la valentía de decirlo y quiero destacarlo hoy acá. Dijo que él entendía que no debería haber una empresa de cargas estatal ni de pasajeros. Yo respeto esa honestidad intelectual de decir las cosas que son muy duras, de no guardarlas.

Después hubo otros avatares políticos que hicieron que se siguiera trabajando en SELF y que se hable del transporte de pasajeros, que para mí es indispensable para

descongestionar, sobre todo, Ciudad de la Costa. Según algunos estudios que hemos hecho -en ese caso el Ministerio debe tener las cifras más ajustadas por los peajes y demás-, estimamos que entre 300.000 y 350.000 personas por día entran a Montevideo a trabajar en la mañana y se van en la tarde. Creo que el tren jugaría un papel muy importante en el transporte de esa gente, sobre todo en ahorro de tiempo. Estamos hablando de un transporte que bien implementado llevaría a la mitad el tiempo físico de trasladarse. Estamos regalándole a la gente no menos de una o dos horas por día para descansar o estar con su familia

Yo creo que va por ahí la cosa.

Desde el punto de vista técnico nos hemos asesorado sobre otras soluciones que se han propuesto últimamente y nos han dicho que es muy difícil que sean posibles, pero allá los inversiones privados que hacen ese planteo.

Con respecto a la carga -reiterando que no estoy dentro de SELF-, hace entre veinticinco, treinta años que estoy en este tema como aficionado. No soy especialista, pero me lo he tomado muy en serio desde la época en que estuve como edil departamental en Soriano. En esa época la relación de costos en el transporte eran: 10 en el transporte marítimo -por barcaza-, 40 en tren y 100 en camión. Hace un año y pico o dos accedí a los videos de un seminario que se hizo sobre la hidrovía de la laguna Merín y la relación era -aunque no lo quieran creer- exactamente la misma, a pesar de haber transcurrido tanto tiempo.

Evidentemente, uno de los cuellos de botella que tiene Montevideo como *hub*, ¿cuál es? El costo de los fletes para que le llegue mercadería o para trasladar mercadería. Ahí el transporte ferroviario estoy segurísimo de que juega un papel preponderante. Yo lamento profundamente -y soy muy crítico- que los partidos políticos de este país -y soy un amante y defensor de la política- no se hayan dado cuenta ni hayan previsto estratégicamente esto hace treinta y cinco años. Creo que hoy estamos pagando las consecuencias.

Yo he estado siguiendo al ministro Falero -he ido a ADM y demás- y sé que se están gastando cifras muy importantes en caminería, rutas, puentes y demás que, evidentemente, provocan desarrollo, pero al no existir tránsito de ferrocarril todos sabemos que se termina perjudicando la vida útil de toda la parte vial.

Yo miro para adelante; por mi formación, por mi estilo de vida y demás no miro al corto plazo; no miro al 2025. Hay que mirar a cinco, diez, quince o veinte años. Yo creo que el transporte de ferrocarril es indispensable.

La pregunta del millón es si dejamos el transporte ferroviario exclusivamente en manos de empresas privadas -ya hay dos y viene otra en viaje; seguramente van a aparecer más-, generando un oligopolio, o si tenemos alguna empresa estatal que actúe como una especie de ente testigo para que esa diferencia de 60 puntos que hay entre el transporte ferroviario y el transporte en camiones no ponga en términos medios y termine siendo buen negocio transportar por tren, pero mucho más negocio todavía para las empresas privadas, cosa que a mí no me molesta. Pero sí pasa a ser mal negocio; ¿para quién? Para el país, porque esos puntos extra por encima del 40, ese maravilloso que yo les decía, nos repercuten en el costo país. Y todos sabemos que tenemos un costo país altísimo. Yo, como productor chico agropecuario, embarco dos camiones de trigo, pero a mí se me van US$ 30 la tonelada de la zona de Cardona a Nueva Palmira. Son 100 kilómetros. Hay zonas en este país como Tacuarembó y Cerro Largo en las que se dejó de plantar soja porque cuando estaba a US$ 650 era negocio, pero cuando se vino a US$ 300 obviamente que no; ahora que está en US$ 500 tampoco es negocio.

Entonces, los fletes inciden y determinan el aspecto productivo del interior de nuestro país. Y digo del interior, pero le pega también al puerto. Y ustedes dirán: "Demasiado tenés con AFE como para meterte con el puerto". ¡No! Está todo integrado. Acá el sistema de transporte involucra a los puertos, las barcazas, las hidrovías, los camiones. Los camiones son indispensables porque si no, ¿quién abastece al tren? La mentira más grande que existe es que el tren está en contra del camión. ¡No! Tienen que trabajar en conjunto; ¡hay lugar para todos! ¡Hay producción para todos! Seguramente, como se decía hoy acá, va a haber nuevas producciones que van a generar tonelajes, que van a generar desarrollo en el interior, desarrollo del país y, sobre todo, la tan temida guerra de puertos. Todos sabemos que hay puertos en la región que todos sabemos que son muchísimos más baratos que el puerto de Montevideo. Yo no le echo la culpa a la administración; no le hecho la culpa a la ANP; no le hecho la culpa a nadie. Es un hecho real.

Yo le agradezco este tiempo, señor presidente, porque si bien no incido directamente en SELF, soy defensor a muerte de SELF, y mis compañeros de Directorio saben que es así.

Tengamos en cuenta que en este momento AFE es la inmobiliaria más grande del país y que, lamentablemente, en muchos de esos predios con tremendo valor económico que AFE perdió por inacción hoy hay cantegriles. Lo que hay que hacer en esos casos es tratar de regularizar. Coincido con eso.

Hay predios de un valor logístico tremendo que AFE tiene que integrar a la cadena de valor y, como dice el presidente, ponerlos en el comercio, en el mundo de la economía real. En eso vamos a colaborar para el desarrollo.

Yo creo que el dilema -y lo planteo sin ningún tipo de dramatismo- lo van a tener, no en este período de gobierno, sino en el otro. ¿AFE se elimina como ente autónomo o se refunda -porque es una refundación-, se genera una empresa de transporte de pasajeros y de carga que le dé ganancia al país desde varios puntos de vista -no solo desde el punto de vista económico, sino desde el punto de vista del desarrollo- y se convierte en un ente testigo de las dos situaciones? ¡No subvencionar! ¡No regalar plata! ¡No pérdidas! Un ente testigo que sin tener ganancias exorbitantes actúe de manera favorable al desarrollo de nuestra economía.

Muchas gracias, presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradézcale al señor ministro que es la autoridad competente; yo soy una simple herramienta de coordinación y conducción de la Comisión.

Señor ministro: simplemente para que usted sepa, me ha solicitado una intervención el vicepresidente Osta y nuevamente el presidente Pollak.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Vamos a ordenarnos, porque este tema es muy largo y generar una discusión sobre las visiones no sería prudente porque lo que los legisladores quieren es tener respuestas a sus preguntas concretas. Sin embargo, no puedo dejar pasar lo que manifestaba el director Kelland en cuanto a las dos visiones. Yo creo que ha quedado demostrado en su alocución que hay una sola visión y es la misma. Créanme que es la misma.

Mantengo lo que dije en su momento respecto a que una empresa como AFE no podía seguir funcionando en las condiciones en que estaba. La decisión que toma el gobierno es tratar de dotarla de elementos para que sea competitiva y eficiente. El país no se puede dar el lujo de seguir manteniendo empresas ineficientes. Quizás esa

decisión o manifestación mía permitió, por ejemplo, que en la rendición de cuentas pasada se sacara la mochila a la infraestructura y que hoy estemos pensando en una AFE eficiente. O sea que es coincidente; no hay una visión diferente, lo que no es menor. Digo titulares. Si ustedes escuchan verán que cuando me hacen consultas con respecto al transporte de pasajeros nunca este ministro ni este gobierno lo descarta. Yo creo que es necesario, pero en su tiempo. Como también dije anteriormente que las cosas que estaban bien se mantenían y se ejecutaban en este período de gobierno, también debo manifestar que AFE estaba muy mal; lo que está haciendo este gobierno es pensar en perspectiva de futuro un desarrollo adecuado a la necesidad del país que contemple, entre otras cosas, que sea un operador eficiente.

Coincido en que tiene que ser un operador público como monitor, de alguna manera, competitivo con los privados.

Con respecto a los operadores que podrán venir, no van a venir los que se les parezca. La decisión la va a tomar el Ministerio; vamos a habilitar a los operadores en la medida de las necesidades y no al barrer porque tampoco se trata de que todos vengan a competir con una misma vía central. ¿Qué vamos a hacer? ¿A sobrecargarla y que después no podamos contemplar las necesidades de esos operadores? O sea, tranquilos. Lo que está haciendo este gobierno es proyectar el desarrollo ferroviario hacia adelante, a diferencia de lo que sucedió, que fue simplemente habilitar una vía central porque había un solo emprendimiento que la requería. Ahora estamos definiendo el desarrollo ferroviario en perspectiva de futuro tratando de dejar una política de Estado. Esperemos que las nuevas administraciones la continúen. Mi objetivo como Ministerio, en coordinación con AFE, es armar una política de Estado para el desarrollo ferroviario que contemple todas las necesidades. Por eso digo que hay coincidencias y no diferencias.

Simplemente, quería hacer conocer esto porque quedó como que el ministro quería cerrar AFE. Es verdad; lo dije acá: AFE, en la situación en la que estaba, había que cerrarlo. De lo contrario, era un barril sin fondo, un Pluna dos. Lo salvamos, porque se tomaron decisiones que era sacarle una mochila y ayudarlo, con el desarrollo inmobiliario que plantea el presidente, a que tenga equipamiento moderno.

Más allá de que el presidente dijo acá que en dos o tres meses me iba a llegar una propuesta respecto a si incorporar equipamiento a la máquinas que hoy tenemos o traer algo nuevo, en lo personal entiendo que si AFE quiere ser competitivo y un operador público que pueda demostrar eficiencia no puede seguir con el equipamiento viejo; tiene que tener equipamiento nuevo. Así que voy por la línea de la renovación del equipamiento en su totalidad en la medida de las posibilidades, buscando el financiamiento y la herramienta financiera que lo permita.

Esta es mi opinión adelantada de lo que me van a traer porque así por lo menos no me traen algo que ya saben que el ministro está en contra. Si queremos competir con el operador privado tenemos que estar en igualdad de condiciones: equipamiento, locomotoras, señalización y seguridad, que no es menor. Las locomotoras deberán tener el equipamiento de monitoreo y seguridad similar a las demás porque, si no, estaríamos cometiendo un error en ese proceso de visión de futuro del desarrollo ferroviario.

SEÑOR POLLAK (José Pedro).- Quiero aclarar -no sé si entendí bien lo que acaba de decir el director Kelland- que la intención del gobierno es que SELF S. A. sea de propiedad estatal; es decir, que no sea solo un ente testigo, sino un ente principal en el transporte de mercaderías, fuera del contrato que tiene UPM con la empresa de transporte.

En ese sentido, hay muchas lógicas y muchas propuestas. Una de ellas es complementaria con la hidrovía de la Laguna Merín que implica -precisamente, fue una idea del director Kelland- que pase la vía a 12 kilómetros de donde está el proyecto del puerto. Se está entrando a poner el radar en extender 12 kilómetros al ramal para que la hidrovía se pueda conectar por vía ferroviaria. El puerto Seco de Rivera lo está gestionando y armando la Administración Nacional de Puertos. También se está conversando sobre un convenio con Argentina para que haya una interoperabilidad en el transporte ferroviario. La idea es que haya una interoperabilidad a través del ramal de Salto Grande con la Mesopotamia y el norte argentino de la misma forma en que hoy un ómnibus, un avión o un buque argentino viene a Uruguay y viceversa. Dentro de todo eso están los desarrollos que va a hacer la empresa SELF S. A. y que el Estado va a estar gestionando.

Me parece que estamos en la misma línea; no va a ser un ente testigo, va a ser mucho más que eso, por suerte, porque hay condiciones y voluntad; si podemos conseguir equipamiento nuevo -como decía el ministro-, el futuro del sistema ferroviario del Uruguay va a ser una cuestión muy interesante.

SEÑOR OSTA (Gustavo).- Buen día a los integrantes de la Comisión.

El director Kelland hacía mención a un asunto que creo que es importante en el momento en que abordamos el tema: poner sobre la mesa el tema de la razón de ser, que es hacia dónde se ha ido dirigiendo la discusión, la información, el trabajo en la comisión.

Se ha hablado de la posibilidad de cerrarse o refundarse, de que los avatares de la política -dijo el director Kelland- habían llevado a este nuevo planteo del gobierno, del Directorio de AFE y de SELF S. A. Entonces, queremos dejar claro -ya lo ha hecho el ministro- que estamos relanzando una nueva etapa del tren

Cuando llegamos a la Administración había algunos anuncios de cierre. Por ejemplo, la Unión Ferroviaria -lo mantenía en reuniones privadas con nosotros y a nivel público- sostenía que el gobierno anterior había dejado bombas -creo que lo dijo así- a punto de explotar y que estaba al borde del cierre. También lo había expresado el exministro Rossi en una entrevista, en la que le preguntaron si iba a seguir el camino de Pluna y él dijo: "Sí; si sigue así quizás siga el camino de Pluna".

Nosotros nos encontramos con ese panorama y, realmente, es un desafío de gestión porque hay entes que están estructurados de tal manera que hacen que las cosas fluyan de una manera más profesional. AFE estaba en un estado de vaciamiento porque, entre otras cosas, el deterioro en recursos humanos había sido muy importante en los últimos quince años. Se había bajado de 1.094 funcionarios en 2004 a cuatrocientos y poco y mal asignados; entonces, había áreas como la de infraestructura que no se podían cubrir. Para los desafíos que se vienen, con el personal que quedaba en infraestructura, era imposible para AFE llevar adelante el mantenimiento con su empresa SELF S.A. y en definitiva con todo el sistema necesario, porque las vías se le ofrecen a todo el sistema que va a operar en condiciones de hacerlo. Esa fue la razón por la cual en la rendición de cuentas se pasó nuevamente al Ministerio, para que tuviera la potencia para hacerlo.

Por otra parte, como bien decían el ministro y el presidente, estamos focalizando en la carga. Esto ya se dio en el pasado. Yo revisé la información de unos años atrás, y creo que el expresidente Setelich en su momento tuvo una discusión porque en sí AFE es carga; después, veremos lo de pasajeros, que no se descarta, pero en estos quince años tampoco hubo una gran revolución con el tema ni un relanzamiento del sistema de

pasajeros. Este gobierno, como hubiera dicho el ministro, no lo descarta y va a dar los pasos que sea en su momento. Ahora, estamos focalizados en carga.

En la carga sí se perdió mucha participación. En 2004 se transportaron 1.200.000 toneladas y en el último año que funcionaron las vías en condiciones, previo al levantamiento para la obra, fueron cuatrocientas y poco, el récord histórico a la baja. Nunca antes en la historia de AFE se había transportado tan poca carga. ¿Por qué? Porque en el proceso de rediseño que hizo el gobierno anterior -que fue SELF S.A., Dirección Nacional y AFE- la empresa SELF S.A. no anduvo bien. Al inicio, en 2015, habría doce o trece clientes; en 2019, había dos. Eso obligó -fundamentalmente, a partir de la llegada del presidente Pollak al Directorio- a que tengamos que hacer un rediseño y así generar una profesionalización en el manejo, en la gerencia, en los componentes técnicos para que eso, de alguna manera, tuviera estos resultados, y los ha tenido; a pesar de que las vías están levantadas, el año pasado se transportó un 10 % más en cemento y algo de rolos en el norte. A su vez, el déficit, los beneficios negativos, pasaron de $ 107.000.000 a $ 40.000.000; es decir, $ 80.000.000 menos en una empresa que se está rearmando para ver como relanzar. Creo que esos números son auspiciosos para una empresa que está desarrollando una política comercial -como explicó el presidente- con el objetivo de ser un actor principal, importante. Desde ya había quedado claro que el 51 % es propiedad de AFE, el 49 % de la CND. O sea, no se está pensando en términos de privatización. Tomamos una empresa del Estado muy precaria y la estamos tratando de armar para competir -sí, vamos a competir-, sabiendo que no solamente la presencia del Estado en este tipo de actividades tiene un componente económico -que lo tiene- porque apostamos a ser un factor de apoyo al desarrollo nacional. Mi corazoncito batllista me lleva a pensar que siempre es importante que el Estado tenga una participación en el mercado, en este caso a través de la empresa SELF S. A.

Este es un panorama general, a grandes líneas, de cómo está manejándose el tema de carga, desde dónde lo tomamos, desde dónde empezamos, algún resultado parcial y hacia dónde vamos.

En lo referente a la administración de AFE el desafío es todavía mucho más importante, porque hay una situación administrativa bastante caótica.

Respecto a los inmuebles, reconozco que fue voluntad del Directorio anterior -porque así lo manifestaron públicamente- vender parte de esos terrenos que estaban ociosos; hay prensa en ese sentido. Nosotros pensamos que debemos priorizar algunos objetivos: en primer lugar, la parte de desarrollo logístico -en eso el presidente Pollak tiene una visión clara de hacia dónde ir; creo que hay unanimidad en el Directorio- y, en segundo término, algunos otros terrenos que no tengan uso ferroviario que puedan tener utilidad para ser base de vivienda. Por ahí vamos tratando de ordenar.

También hay situaciones llamativas en las cuales el Directorio está yendo a fondo. Por ejemplo -y esto sí llamó la atención- cuando uno pregunta cuál es el contrato más importante que puede tener AFE piensa en algo vinculado al ferrocarril, pero no, era con los servicios de seguridad. Entonces, como vicepresidente, me llamó la atención que en el año 2004 se gastaran US$ 170.000 por año y que esa cifra subiera anualmente; en algunos años llegó a estar por encima de US$ 2.000.000, US$ 2.300.000, en un total de US$ 25.000.000 en un sistema -esto es lo más complicado- que no tenía control en cuanto a la ejecución del contrato. Estamos viendo como acotar, como racionalizar. En ese sentido no solamente yendo a la baja en ese gasto que a todas luces parece excesivo, sino que estamos trabajando en implementar un sistema de control que garantice que ese dinero que se está gastando efectivamente se trata de un servicio que

se está cumpliendo. Hablamos de una empresa que en esos años no invirtió en locomotoras y creo que eso le llamaría la atención a cualquiera de los que estamos aquí.

Quizás, los diputados no tengan mucha de esta información. Obviamente, estamos a las órdenes para suministrar toda la que sea necesaria.

En conclusión, estamos en ese rediseño. Además, ha tenido una derivación por una investigación administrativa en una denuncia penal a quien estaba a cargo de esa situación; eso se está tramitando en la Justicia penal con todas las garantías obviamente que conlleva. Digo esto para dar un ejemplo de algunas cosas que estamos implementando con el sentido de generar información adecuada para la toma de decisiones y transparencia; nada más. También contesté respecto a todas las áreas que se están auditando, porque también la Auditoría Interna de la Nación lo está haciendo. Estamos dispuestos a dar toda la información a nivel parlamentario para que se tomen las resoluciones que se quieran tomar.

Estamos reordenando, tanto en AFE como en SELF S. A., tratando de darle un propósito, como se dice ahora. ¿Cuál es el propósito? Generar una empresa eficiente, que sea del Estado, que logre competir, que logre tener una participación importante y que, en definitiva, esto que llamamos un nuevo tren sea un apoyo al desarrollo nacional.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Entiendo que el tema AFE se está encauzando y hemos transmitido parte de lo que se está proyectando. Quizás en una próxima reunión tendremos algo más concreto a plantear a los señores legisladores. En definitiva, creo que lo relativo al tema AFE el Directorio lo ha dejado claro.

SEÑOR REPRESENTANTE SILVEIRA PEDROZO (Juan).- Buenos tardes.

La intención primaria que tenía era hacer algunas preguntas, pero no puedo perder esta oportunidad de señalar algunos aspectos que creo son fundamentales.

En el tema del ferrocarril, el de AFE o del transporte en sí creo que todos coincidimos en que debe ser una política de Estado, pero a veces actuamos de manera distinta.

La historia del tema del ferrocarril implica, sin lugar a dudas, algunos aciertos y muchos desaciertos. Por lo tanto, en principio yo no puedo compartir -por eso lo quiero señalar- lo que planteaba el ministro en su momento en una comparecencia que tuvo aquí el día 27 de julio de 2022, en la que decía: Si nosotros seguimos el criterio utilizado en los últimos quince años, AFE desaparece solo; estamos salvando a AFE; vamos a sacarle al menos la mochila que tiene de la infraestructura, que pueda ser eficiente en el rol operador, comercial y pasajeros.

¿Por qué señalo esto? Porque más allá de diferencias políticas o estratégicas que puedan tener los distintos partidos políticos, que es totalmente válido, debemos tener historia. Cuando nos referimos a historia, podemos hablar del 31 de enero de 1949 o del año 1957 cuando Gestido interviene y hace un diagnóstico de la realidad. En 1965, coincide con el alegato ferroviario que presenta el propio Directorio de AFE en aquel momento, con Juan Carlos Fures como presidente y que, naturalmente, no pertenecía a la izquierda. Ahí señalaba los elementos con que se había recibido a AFE, cómo se desarrollaron y el grado de inversiones que se tenía. La verdad es que fueron muy carentes.

Si nosotros nos transportamos y ahora el vicepresidente de AFE señala y trae a colación lo que fue AFE, en 1987, 1988, comenzó a haber personal excedentario indiscriminadamente, sin tener en cuenta el valor profesional técnico que tenían los

compañeros y las compañeras ferroviarias que quedaban excedentarios. Eso fue tremendo.

Cuando en 1997 la Estación Central General Artigas cumple los cien años, inmediatamente se la vende al Banco Hipotecario. Posteriormente, se hace un acuerdo con Glenby, del grupo Barboni, y ustedes vieron cuáles fueron las consecuencias, cuál es la situación en la que estamos. Estos son elementos de una consecuencia que se arrastra.

Teníamos también lo que significaron los rieles rusos, que ¿cuánto tiempo estuvieron en el puerto apilados sin ser colocados? A su vez, generando estadía. Naturalmente, eso fue colocado en el gobierno del Frente Amplio. Se podrá compartir una cantidad de cosas, o no, pero la principal inversión que se va a hacer, el principal proyecto que se va a hacer es el de los 273 kilómetros de vía. Y por las condiciones en las que se va a hacer la vía es la primera vez que se piensa en grande y no en remiendos. Indudablemente, por suerte hay una continuidad en ese sentido.

Por lo tanto, creo que aquí hay algunos elementos que para mí son clave. Por eso señalo que no es un tema de política partidaria, sino que es simplemente leer la historia de cuál fue el proceso del ferrocarril. Yo comparto muchos elementos que se han señalado acá en dos aspectos: en lo que tiene que ver con la carga, que debe ser multimodal, no debe ser un elemento contrario al otro, que si mejora el ferrocarril va en contra del transporte carretero, o viceversa, sino que deben buscarse elementos complementarios y lugares de trasbordo para facilitar el mantenimiento de las rutas nacionales y evitar la siniestralidad que se puede dar. Eso es totalmente válido, al igual que lo es para los servicios de pasajeros.

El director señalaba lo que tiene que ver con la Ciudad de la Costa. Ahí, indudablemente, puede hacerse, pero no en detrimento del transporte carretero que esté funcionando, sino buscando elementos de conexión y lugares alternativos para hacer los trasbordos o los cambios. De esa manera, ese elemento de complementariedad tanto en carga como en pasajeros ahorra tiempo y recursos del Estado que tiene que gastar en rutas nacionales o en mantenimiento o las propias externalidades que permiten los accidentes que se dan. Esos elementos son clave. Dentro de estos aspectos, hay un elemento -esta es una opinión personal- que cuando se habla del nuevo diseño de AFE, creo que vamos a coincidir en que se ha vaciado la cáscara, ya que prácticamente el ente autónomo ha quedado bien dibujado y su principalidad está siendo una agencia inmobiliaria. Naturalmente, esos elementos deben visualizarse.

Cuando se planteó el tema de la empresa SELF S. A. se decía que AFE no podía ser juez y parte, porque tenía la infraestructura. A su vez, tenía la carga. Por eso se crea SELF S. A., más allá del elemento operador para comprar maquinaria, ese tipo de cosas, que daba mucho más facilidad y agilidad. Lo que sí es cierto es que ahora, en estas condiciones en que la infraestructura pasa al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a mí, honestamente, me gustaría repensar si la acumulación o la superposición burocrática que es SELF S. A. con el tema de AFE tiene sentido o no.

SEÑOR PRESIDENTE.- Disculpe, señor diputado. Lo voy a interrumpir.

Para hacer una ayuda memoria le quiero decir que en el ámbito de la Comisión todos los que la integramos establecimos una metodología de trabajo para esta convocatoria, con un temario y un cuestionario para hacerle llegar a las autoridades del Ministerio que nos están visitando. Solicito que en la medida en que podamos, colaboremos y que nos concentremos en lo que tiene que ver con la convocatoria y con las preguntas. Lo voy a agradecer porque hay un cuestionario importante a desarrollar en

el día de hoy. Sugiero que colaboremos todos y que determinadas consideraciones personales, que son de legítimo derecho, las dejemos para otra oportunidad o para la discusión en ámbitos parlamentarios.

SEÑOR SILVEIRA PEDROZO (Juan).- En primer lugar, mi intención no ha sido ni es cambiar las normas que se han planteado.

Simplemente sucede que en el transcurso de las intervenciones se plantearon algunos temas de los que uno pretende dejar la constancia.

Una de las preguntas que quiero hacer tiene que ver con la seguridad de la que se hablaba, no solamente de las locomotoras, sino de la distancia a la que deben estar las edificaciones que están al lado de la faja de la vía. Al respecto, quiero saber cuál es la distancia mínima que están planteando el Ministerio de Transporte y Obras Públicas o AFE, fundamentalmente, porque en esta nueva operativa que se va a dar va a haber también transporte de materiales peligrosos que implica un elemento básico.

La segunda pregunta es que me agradaría conocer con más detenimiento el nuevo sistema tecnológico o la tecnología que se va a utilizar en el Ferrocarril Central. ¿Por qué lo señalo? Porque nosotros vamos a convivir con 273 kilómetros de nivel europeo y vamos a tener otras vías que van a tener otro tipo de condiciones. De pronto, no es lo mismo circular en una vía que en la otra. Me preocupa que depende de las condiciones que se planteen para circular sobre la vía y que exista prácticamente un monopolio o un oligopolio de hecho para el o los operadores que puedan circular sobre la vía, dejando de lado al resto, máxime cuando estamos hablando de un tramo de vía que es fundamental porque viene hasta el Puerto de Montevideo. Por tanto, quisiera saber eso con detenimiento. Además, quisiera saber si hay algún elemento reglamentario en función de esas condiciones para operar y si posteriormente se podrá circular con normalidad en los demás ramales de vías que tiene habilitados AFE.

Otra pregunta está relacionada con un planteo que en su momento se había hecho referente al acceso a los talleres Peñarol, que en su momento estaba pensado como doble vía, después se desechó de la doble vía y se planteó que había casas habitadas. Yo intenté recorrer el lugar para ver y honestamente no vi los elementos insalvables para que esa doble vía se concretara, más allá de que creo que ya se tomó la definición de ir por una vía sola, pero para desasnarme, de pronto, sería bueno conocer eso.

Otra pregunta tiene referencia a que Luis Ceiter en su momento señaló que la capacidad del transporte en el Ferrocarril Central era de 4.000.000 de toneladas. Aparentemente, UPM transportaría en el entorno de los 2.000.000, quedando libre un remanente de 2.000.000 de toneladas. Ahí se plantea la posibilidad de complementar esos remanentes con esas empresas. Mi pregunta es dónde están ubicadas esas empresas, cuáles son y si piensan transportar como operadores propios o eventualmente por intermedio de AFE o de la SELF S. A. como acá se plantea.

Termino con una advertencia: en el año 2003 se transfirió toda la infraestructura al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En el año 2006, cuando volvió, el mantenimiento de las vías estaba en un estado peor que en el momento que fue al Ministerio de Transporte y Obras Publicas. Es simplemente una advertencia para que eso no vuelva a suceder.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Hay cosas que me interesa dejar claras. En primer término, mantenemos todo lo que dijimos relativo a nuestra visión sobre la situación en la que encontramos a AFE, que estaba destrozada, debido a una despreocupación total llevada a cabo por las últimas administraciones. No miremos los últimos quince años; si quiere, miremos los últimos veinte o treinta, los que

quiera. Pero es caótica la situación en la que encontramos a AFE. Y cuando uno encuentra un bien del Estado en esa situación, la reacción inmediata de este ministro fue: tomamos acciones o desparece. Y lo reitero hoy acá. Esa es mi percepción y la mantengo. ¿Por qué? ¿Cuál fue la reacción del Estado, del ministro en este caso hacia AFE?

Vamos a hacer el esfuerzo por mantener AFE; esto es lo que no hicieron los gobiernos anteriores. Vamos a hacer el esfuerzo, pero de hacerla competitiva, eficiente y no que la sociedad uruguaya siga aportando a un barril sin fondo como sucedió con Pluna. Lo reitero acá para que quede claro en la versión taquigráfica. Mantengo mi postura, tenemos visiones diferentes y, quizás, la visión y la historia del diputado Silveira, sin duda, nos ayuda mucho a conocer la historia del pasado y corrobora lo que dije: no ha habido, más allá de los rieles rusos, otra intervención; lo demás ha sido caótico. Hay que visitar las instalaciones, los inmuebles y las estaciones abandonadas de AFE en todo el país. Además, hay un uso indebido, porque hubo gente que se instaló sin ningún resguardo y nadie hizo nada. Bueno, estamos actuando y esa es la diferencia.

Cuando se refiere a la dificultad o a que la infraestructura ferroviaria estuvo en el Ministerio y no fue lo más conveniente, yo digo que en este Ministerio se va a hacer lo conveniente; quiero comprometerme hoy acá. La infraestructura va a ser lo que hay que hacer, es decir, lo que estamos haciendo en la ruta: recuperar una infraestructura que ha sido abandonada en los últimos años. Vamos a hacer todo lo contrario y vamos a comprometernos a eso. Por eso, tomamos la infraestructura y no la dimos a un privado como, por ejemplo, la vía central del ferrocarril. Entonces, si el logro del gobierno anterior era generar una vía central de las características de la última tecnología en manos de un privado, bueno, nosotros estamos haciendo lo contrario, porque vamos a defender la red ferroviaria propia del Estado uruguayo y mejorarla. Esa también es una diferencia que se contradice mucho con la visión que hoy se manifiesta acá. Por un lado, se dice: "Queremos hacernos cargo", y no se hicieron cargo. Por otro lado, se dice: "Potenciamos una inversión ferroviaria con perspectiva de futuro", no la hizo AFE ni el Estado, sino que se encargó a un privado para que la construyera y la mantuviera durante veinte años; es todo lo contrario. Quiero que quede clara -porque estas cosas después salen en una versión taquigráfica- la diferencia que tenemos de visión de lo que debe ser el desarrollo ferroviario del Uruguay: ¡Absolutamente lo contrario a lo que se venía haciendo!, y proyectando un país donde el desarrollo ferroviario va a ser un complemento más del transporte de nuestro país multimodal. Es claro que el Uruguay necesita: transporte ferroviario eficiente; transporte adecuado en la red vial, que estaba absolutamente descuidada y desfasada casi al volumen de tránsito que teníamos con la infraestructura vial, y transporte fluvial eficiente. Esos tres componentes han sido el ABC que nos ha llevado hoy a transmitirles con absoluta tranquilidad que estamos trabajando en las tres áreas; no estamos hablando, sino tomando acciones. Esto lo pueden ver demostrado en todo el territorio. Ahora, parte de esas acciones son el pasaje de la infraestructura para pensar por dónde seguir en la red ferroviaria secundaria y que tengamos por supuesto, señor diputado, la seguridad de que no la vamos a descuidar, con las condiciones de red secundaria, como tenemos en las rutas nacionales. Hay rutas nacionales que tienen características de primaria, de secundaria y había de terciarias, pero este gobierno va a eliminar la terciaria, es decir, va a ser: primaria y secundaria. ¿Por qué? Por seguridad en el tránsito, por la necesidad de la carga y del mejor confort del pavimento, como ya lo hemos dicho en reiteradas oportunidades.

Claramente, ese es el objetivo de este gobierno y, obviamente, podremos encontrar diferencias; eso es natural, porque para eso estamos. Cuando finalice el actual período de gobierno, me gustaría comparar qué fue lo más conveniente y quién hizo más en esto,

porque de eso se trata la actividad de gobernar; no es hablar, sino gobernar y los hechos se ven al final. Yo creo que cuando terminemos nuestro período de gobierno, todo el equipo que está acá va a poder mostrar, y la ciudadanía será la que definirá, no vamos a ser nosotros. Eso me parece que es lo que le corresponde a cualquier actor que tiene una responsabilidad de gobierno, como la tenemos nosotros. En esa línea, me congratulo mucho que en esa visión de futuro, más allá de lo que son los integrantes del gobierno de la coalición, integrantes de la oposición también estén acompañando ese proceso. Por eso, valoro mucho la opinión del director del Frente Amplio porque, de alguna manera, es hacer el esfuerzo que tenemos que hacer todos para que las cosas sucedan.

Simplemente, es un comentario para que no quedara como que estamos de acuerdo en todo. Cuando estuve de acuerdo, lo dije; cuando estoy en desacuerdo con la mirada del señor diputado, me parece que corresponde que, por lo menos, lo deje en la versión taquigráfica, por las dudas; nada más que eso.

Con respecto a las preguntas concretas de seguridad, distancia mínima y sistema tecnológico, no es nuestra intención que en esos aspectos haya monopolio. Monopolio hubo en la red ferroviaria central, porque se definió claramente, pero en estas otras no hay intención de que se monopolice la seguridad; lo digo por las dudas. Puede ser la misma o no; eso va a depender de la mejor propuesta, o sea, de la que nos brinde mayor seguridad al sistema ferroviario en la red primaria o en la secundaria.

Con respecto a los accesos de talleres a Peñarol o la distancia mínima, la verdad que me asombra que me pregunte eso. ¿Por qué? Porque es un proyecto que nos dejaron ustedes; esa es la verdad. El ferrocarril central es uno de los proyectos más desprolijos que conozco desde que estoy en la Administración Pública, y mire que hace años que estoy en la Administración Pública. Pero encontrar un contrato firmado con esas características de la red ferroviaria, ¡es vergonzoso! Y que todavía me pregunten: "¿Por qué el ancho?" Si dejaron todo mal -lo poco que dejaron-, porque si hay algo que está claro es que del proyecto que está empeñado no quedó nada. Simplemente, en el contrato estaba que había que hacerlo con tal empresa, con tal destino y para tal cosa. Hoy, estamos reformulando todo eso y estamos llegando a pedir permisos todavía en las intendencias, cuando debió haberse tenido presente antes de iniciar la obra. ¡Es vergonzoso! Así que las distancias no las sé; estarían en el proyecto original, porque supongo que sería el trazado y lo que estaba. Si hay algo que se pueda corregir todavía, más allá de todo lo que hemos hecho, bienvenido sea. En su momento, se ve que no se advirtió, y ahora estamos con su preocupación del remanente o de lo que queda para el costado o si está al lado de las casas o no. La verdad es que todo esto nos ha dado mucho trabajo; hubo que subsanar y equilibrar la molestia de los vecinos con el pasaje de un ferrocarril que nos dejó el gobierno anterior, que había que hacerlo, porque si no el Estado uruguayo podía perder mucho dinero y, obviamente, perder la credibilidad de un contrato con una inversión de la magnitud de UPM.

Es grave el tema y si quiere hablamos durante horas. Le puedo traer en detalle a una sesión específica y ¡lo vamos a traer!, porque es necesario que se conozca lo que sucedió con la obra ferroviaria. En algún momento, vamos a tener que pasar raya y mostrar todo: lo que recibimos, que fue la firma y el compromiso del país, y lo que no recibimos, que fue un proyecto adecuado para la construcción de una obra de esta magnitud; una de las más grandes de los últimos años. Así que con gusto lo trataremos en ese momento.

Capaz que el ingeniero Ceiter conoce algo sobre la disponibilidad de la doble vía en talleres; yo no me quiero meter.

Con respecto a AFE, no sé si hay algo más que agregar, salvo que queda claro que de la misma forma en que manifesté que así no podía seguir, hoy estoy siendo un socio activo con el directorio de AFE para mantenerlo vivo, competitivo y que sea una empresa pública que tenga futuro, y no como lo que teníamos: una empresa pública en picada.

Gracias.

SEÑOR OSTA (Gustavo).- El señor diputado Silveira en su intervención hizo alusión a que habría una superposición entre SELF y AFE, ¿es así?

SEÑOR REPRESENTANTE SILVEIRA PEDROZO (Juan Neuberis).- Sí.

SEÑOR OSTA (Gustavo).- El tema es el siguiente: la única forma que nosotros tenemos para garantizar que SELF sigue siendo propiedad del Estado con el 51 % de AFE y la CND que es una persona pública no estatal es a través de AFE, porque la constitución de la República -como usted sabe- dispone que la actividad industrial y comercial del Estado se hace a través de entes autónomos o servicios descentralizados. Entonces, la única forma que tenemos de que SELF siga funcionando dentro de la órbita estatal es a través de que sea AFE. Es decir que si lo que usted plantea es eliminar AFE, entonces, no tendríamos SELF y no podríamos desarrollarlo. No sé si está planteando una reforma distinta a la que planteó el gobierno anterior que fue crear SELF. Si esa es la propuesta, quisiera tenerla clara, porque me parece que como diseño institucional es importante.

Era una aclaración nada más, porque había quedado de la pasada y quería hacer esa precisión.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Con respecto a lo que refiere al ferrocarril central, creo que el ingeniero Ceiter puede contemplar las preguntas que habían elaborado ustedes en lo que refiere a la situación del proyecto, el avance de obra, una posible fecha de entrega, y estimación de costos. Si le parece, respondemos esas preguntas para dejar claro lo que podamos transmitir hoy.

SEÑOR CEITER (Luis).- Vamos a hacer -como hemos hecho en otras oportunidades- una exposición sobre la situación actual del proyecto. Me disculparán si en algún punto es un poco extensa, pero las dificultades que viene teniendo ameritan que contemos cómo está al día de hoy.

Obviamente, este año estamos aproximándonos a la finalización del proceso de construcción del proyecto -ahora, lo vamos a ver en números- y queda muy poco, pero lo que queda reviste dificultades aún mayores que las que ha tenido en todo su desarrollo.

Adicionalmente al proceso constructivo, en setiembre del año pasado, la sociedad contratista planteó un proceso de mediación que está previsto en el contrato, previo a un eventual litigio, fundado principalmente en razones que argumenta de atrasos en el desarrollo del proyecto; por supuesto, han sido rebatidas -como corresponde- por parte de la Administración. Esas razones estuvieron fundadas en la imposibilidad de desarrollar el proyecto en condiciones adecuadas principalmente por dos problemas de implantación de las obras: uno asociado al departamento de Montevideo y el otro al cruce del río Yí en la ciudad de Durazno. Más adelante, voy a explicar un poco a qué ha conducido toda esta situación.

En la figura que visualizan en la pantalla -la hemos traído en otras oportunidades-, lo que está en verde refiere al avance de construcción de la vía; ven que prácticamente la vía está finalizada, salvo la conexión entre el ramal que va a UPM -allá arriba- hasta Paso de los Toros, que está en fase de tendido de balasto en estos momentos. Eso se dejó un poco para atrás, porque no era la zona prioritaria de obras. Además, la penetración en

Montevideo -cuarenta y ocho meses después del inicio de la obra del ferrocarril central- sigue tan campante de indefiniciones y de falta de aprobaciones por parte de la Intendencia de Montevideo, lo cual nos puso en una situación de indefensión en cuanto a estos reclamos. Si bien hay elementos contractuales que permiten argumentar la posición de la Administración en cuanto a que la obtención de los permisos es responsabilidad de la sociedad contratista, pero, en definitiva, han conducido a que el proyecto hoy, a siete días de su finalización -el proyecto tiene firma puesta en servicio el 24 de mayo; o sea, la semana próxima-, indudablemente, no esté en condiciones de ser entregado por la sociedad contratista y menos de ser recibido por la Administración.

Con respecto al avance general de tareas que normalmente presentamos a ustedes, el movimiento de suelos, balasto y subbalasto, todas las obras de arte, alcantarillas, puentes, incluso el puente sobre el río Yí, están prácticamente terminados. Las trincheras Capurro y Las Piedras vienen con atrasos. Están muy mal definidas originalmente en el proyecto, en realidad, con errores de apreciación sorprendentes para una obra de ingeniería de este porte. Pero tenemos previsto que para alrededor del mes de setiembre puedan estar finalizándose. La producción de durmientes ya fue finalizada.

En cuanto a los rieles, todo lo que se pudo soldar en la planta de soldadura se culminó hace varios meses. La imposibilidad de cruce sobre el río Yí obligó a que no se produjera la soldadura de los rieles de la totalidad del proyecto, y al norte del río Yí se avanzó con transporte terrestre y soldadura *in situ.*

El tendido de vías está muy avanzado, si bien todo el destensionado de la vía, lo que se llama la puesta en servicio, las verificaciones de calidad, todavía llevan un proceso de trabajo que está en curso.

Las principales tareas al momento son el riel montado en vía principal, más vías secundarias -un 86 % al mes de marzo-, los durmientes posicionados -también un 86 %-, la primera capa de balasto -un 89 %- y los de durmientes distribuidos en un 92 % del trazado.

Donde estamos en problemas es en la señalización; voy a hacer algunos comentarios adicionales. A nuestro juicio, el proyecto viene atrasado. Es complejo; tenía una serie de indefiniciones muy importantes. Ayer y hoy se reunieron veintidós expertos de primer nivel en el Ministerio para debatir todavía problemas críticos del proyecto de señalización; expertos europeos, nuestros asesores españoles, todo nuestro principal equipo técnico del Ministerio y de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, del órgano de control y de la supervisión, reunidos con la empresa contratista, su subcontratista, el subcontratista del subcontratista, todos tratando de definir indefiniciones que aún quedan sobre este proyecto para tener un panorama cierto de las prestaciones finales y de algunas cosas que se han hablado recién acá, por ejemplo, compatibilizar algo que no quiero adjetivar, pero hablamos de que en un país de 180.000 kilómetros cuadrados contratamos 280 kilómetros de vía con un sistema de señalización diferente al que se había comprado dos años antes para el resto del país, que se instaló y no funcionó, porque habían perdido el contacto con el proveedor; lo conseguimos en 24 horas después. Hoy tenemos que definir cómo va a ser una formación ferroviaria que venga por el resto de la vía cuando llegue al límite de frontera del ferrocarril central para comunicarse con el nuevo sistema. Ahí aparece todo un problema de equipamiento tecnológico de las locomotoras, porque estamos obligando a que las locomotoras que vayan a operar en toda la red ferroviaria nacional deban tener dos equipamientos tecnológicos, ya que hay dos sistemas incompatibles, uno americano y otro europeo. Esto ya lo dije en otra oportunidad a la Comisión: hicimos un proyecto con algunas características de la alta velocidad europea para andar a 80 kilómetros por hora.

El señor diputado Silveira planteó el problema de las 4.000.000 de toneladas de la vía; esa es la capacidad de diseño de la vía y UPM va a consumir 2.000.000 de toneladas, pero en paralelo la autorización ambiental, que se tramitó al momento de la actualización del proyecto, impuso restricciones que ambientalmente hacen que las locomotoras disponibles en Uruguay hoy no puedan circular en el ferrocarril central o se consume el resto de la capacidad: los 2.000.000 millones de toneladas lo consumen transportando 100.000 toneladas. ¿Por qué? Por las emisiones.

Por eso nosotros acompañamos la posición del ministro de que no se puede circular con el equipamiento ferroviario existente en el Uruguay, por restricciones ambientales, por emisiones. La resolución de la ex Dinama respecto de las emisiones para el ferrocarril central imponen que solo puedan circular en el ferrocarril central las locomotoras de UPM, que son locomotoras europeas; las locomotoras americanas, que son de altísima tecnología, en varios aspectos superiores a las que trae UPM, que pueden operar en toda la red -porque las de UPM no van a poder operar en toda la red por restricciones de peso en los ejes-, no podrán operar de acuerdo con la legislación vigente. Estamos estudiando la legislación y la vamos a tener que cambiar, pero esto no podía haber pasado.

Los 4.000.000 de toneladas son el diseño ferroviario, la capacidad ferroviaria de carga; desde el punto de vista de las emisiones ambientales, no podemos transportar 4.000.000 de toneladas. Estamos trabajando a contrarreloj para subsanar ese y algunos otros problemas, que no dejan de ser delicados y tienen que ver con todos los aspectos tecnológicos del proyecto del ferrocarril central y de algunas definiciones originales del proyecto que entendemos que no fueron bien defendidas del punto de vista del interés nacional o del interés de la Administración.

En esta gráfica se muestra la disponibilidad de personal en el proyecto; estamos encima de dos mil operarios todavía. La caída que ven ahí en los últimos meses tiene que ver con la desactivación de la planta de producción de rieles, de la planta de durmientes; si bien la planta durmientes es interés del Estado mantenerla en estos momentos hay operarios en seguro de paro, pero estrictamente dejaron de trabajar para el proyecto ferrocarril central.

En esta otra imagen figura la curva de avance financiero del proyecto; la curva verde de arriba muestra cómo estaba aprobado el plan de aceleración de septiembre del año 2021 y la roja la realidad. La posición de la sociedad contratista es que ese apartamiento tiene mucho que ver con estas dificultades de las que hablé al principio y sobre las que voy a abundar un poco a continuación. Nuestra posición es que ha habido un proceso de planificación insuficiente por parte de la sociedad contratista respecto de los recursos a asignar a la obra, y en esa discusión estamos en el proceso de mediación.

En esta foto se muestran los principales argumentos que se están manejando con relación a este proceso de negociación, que ya lleva ocho o nueve meses; básicamente, están asociados a problemas en Montevideo y en el río Yí, que ya fueron subsanados.

En cuanto al cronograma de entregas que se está negociando en este momento, hoy no está aprobada la fecha de entrega del proyecto; era el 24 de mayo de 2023, o sea la semana próxima, pero es lo que se está negociando. Ahora se está desarrollando un proceso de entrega por etapas: la primera el 24 de mayo, que sería el tramo de vía entre los talleres del operador ferroviario de UPM hasta la estación 25 de agosto; el 24 de julio de este año, entre la entrada de Durazno y la entrada norte a la trinchera Las Piedras, con el PLO de Florida finalizado y operativo. Hay tres replicadores del centro de control de tráfico: en caso de un problema en el centro de control de tráfico, que va a estar en Montevideo, las operaciones no se interrumpen y se actúa con algunas prestaciones menos, pero con seguridad ferroviaria y capacidad de gestión de las formaciones

ferroviarias desde tres instalaciones, que estarán una en Peñarol, otra en Florida y otra en Durazno. En julio tendríamos el PLO de Florida instalado y operativo, lo cual nos da la posibilidad de empezar a hacer operaciones de prueba en el tramo entregado y los simuladores del centro de control de tráfico instalados y operativos para que el personal de la dirección Nacional de Transporte Ferroviario pueda entrar en proceso de formación y simuladores.

El 24 de agosto estará la vía montada lista hasta unos metros antes de la planta de celulosa, 25 metros antes, donde tuvimos que modificar el proyecto recientemente por errores de topografía en la planta, de centímetros, pero que en temas ferroviarios implica decisiones muy complejas. Había algo indefinido en el proyecto que era que el proyecto llegaba hasta la planta de celulosa, pero en las condiciones en que se aprobó no había forma de instalar señalización para que un tren que saliera de la planta de celulosa pudiera entrar a la vía del ferrocarril central. Esto nos llevó dos años de discusiones hasta que hubo que concluir en la necesidad de desnivelar 1,5 kilómetros del camino del Tala, recientemente inaugurado, construido por UPM. UPM lo va a bajar, lo va a pasar subterráneo, debajo del ferrocarril, y el Estado está construyendo un puente ferroviario para llegar a la planta de celulosa. Ahí vamos a estar, a esa altura, con la vía prácticamente terminada; va a faltar la conexión final con la planta de celulosa y la entrada al puerto.

La obra del viaducto de Millán también se complejizó por requerimientos adicionales de la Intendencia de Montevideo y no la pudimos empezar hasta hace cuatro o cinco meses. El PLO de Durazno estará operativo.

En noviembre la vía estará finalizada hasta el puerto de Montevideo. UPM todavía va a estar pendiente de la finalización de la obra del camino del Tala, del puente ferroviario. El PLO de Peñarol va a estar pronto -van a estar pronto los tres PLO- y el centro de control de tráfico finalizado y operativo.

Las obras se entregarán el 24 de diciembre de este año, con lo que estaríamos en condiciones de iniciar operaciones ferroviarias de carga de prueba. Si bien en los meses anteriores va a haber el proceso de puesta en servicio de la obra con circulación de locomotoras en prueba, son pruebas de los sistemas de señalización en todo el trayecto. Posteriormente, los operadores ferroviarios podrán iniciar sus operaciones de prueba en todo el trazado con sus conductores, y eso va a llevar un par de meses.

O sea, lo que se va a ver al principio -de acuerdo con este cronograma, después de diciembre, después de fin de año- va a ser el inicio de operaciones ferroviarias, pero en fase de prueba; todavía no va a haber un transporte total de toda la carga de celulosa de UPM o de la carga de los químicos.

Las obras adicionales u obras accesorias están siendo negociadas para finalizarse el 24 de mayo de 2024. Ahí tenemos alguna duda, porque hay obras importantes todavía en ejecución.

¿Cuáles son los puntos críticos y lo que fundamenta un poco toda esta situación de renegociación contractual en la que estamos? El puente ferroviario sobre el río Yí; llevó una discusión de más de dos años cuál sería la solución estructural del puente. Afortunadamente, al final se llegó a un acuerdo con las autoridades del departamento de Durazno, con la Comisión del Patrimonio y con otras entidades que intervinieron. La sociedad contratista y el Ministerio de Transporte, con estudios adicionales contratados a una empresa especializada argentina, con auditoría propia a través del Instituto de Estructuras y Transporte de la Facultad de Ingeniería logramos llegar a un acuerdo y el puente ya está construido nuevamente y en servicio, pero provocó un atraso el hecho de

no poder pasar con los trenes con los rieles soldados y con las tolvas con balasto hacia el norte de Durazno.

La desnivelación del camino del Tala, que es la llegada a la planta de celulosa con la construcción del nuevo puente ferroviario, recién tiene las negociaciones culminadas y aprobadas por el Tribunal de Cuentas, por lo cual la ejecución de toda esta solución final tiene menos de un mes de iniciada.

El tema crítico que más dolores de cabeza nos está dando es que está pendiente la definición de las soluciones en Montevideo. Al día de hoy, cuarenta y ocho meses después del inicio de la obra del ferrocarril central, todavía hay nueve pasos a nivel de los cuales no tenemos aprobación de la Intendencia de Montevideo y su aprobación está supeditada a cuestiones técnicas y a la firma de un acuerdo que nos pide Montevideo para hacer más obras de compensación, que me veo en la necesidad de mostrarles para que vean el tenor de lo que estamos hablando y la gravedad del asunto. Van a ver que hay dos o tres láminas llenas de obras que nos están pidiendo, sobre las que estamos conversando hace muchos meses, más de un año, y que obviamente escapan totalmente a la posibilidad de financiamiento del Estado uruguayo y, por lo tanto, de la sociedad uruguaya.

Lo único sencillo: nos piden que le cedamos unos padrones que fueron expropiados en Uruguayana y Capurro para hacer un parque; obviamente que eso no genera ninguna dificultad.

Debajo del puente por Bulevar Artigas, llegando a los accesos a Montevideo, nos piden ascensores, pasajes peatonales superiores, acondicionamiento del entorno; cualquier obra de estas vale millones de dólares.

Nos piden el ramal de acceso desde la rambla Bulevar Artigas; obviamente, no lo vamos a hacer, porque esa es una decisión de porte importante que impacta sobre la ruta nacional, sobre los accesos del oeste. Esta es una vieja aspiración de la Intendencia de Montevideo para transformar la rambla portuaria en una vía de la ciudad. Ese no fue el criterio con el cual se diseñó la rambla portuaria.

Se piden paneles de mensajería dinámica; son esos paneles que informan si el tránsito está cortado, si el paso a nivel está tapado, si hay un accidente. La razón de esto es que no se ha querido eliminar ninguno de los pasos a nivel en Montevideo. En Montevideo hay 42 pasos a nivel que son incompatibles con un ferrocarril de 4.000.000 de toneladas. Si se quiso un ferrocarril de 4.000.000 de toneladas, o tenemos ferrocarril y ciudad que funcione, o tenemos un ferrocarril con una ciudad que va a estar en problemas.

En 12 de Diciembre, que es la zona de Carnelli y la zona crítica de logística preportuaria de los embarques de Ancap, hay un paso a nivel absolutamente innecesario que hay que mantener. Por lo tanto, hay que poner carteles de panelería encima del viaducto por si alguien quiere bajar. Es donde están las barreras de plástico que no dejan bajar y hay unas rampas que bajan, y si hay cola porque el tren va a pasar, entonces que no se vaya a armar cola arriba del viaducto. Es algo insensato por todos lados, desde el punto de vista técnico y lógico, pero tenemos que hacerlo y poner cartelería dinámica para que el usuario que venga por el viaducto, en fracciones de segundo, decida si se manda por la rampa o sigue por el viaducto. Además, se puede doblar dos cuadras más adelante. Tenemos que hacer eso.

El ensanche de paso a nivel a San Fructuoso es por necesidades viales.

También está el ensanche de paso a nivel en Pacheco y semaforización. Son zonas muy críticas.

Las adecuaciones de tránsito de paso a nivel en Colombia parecen muy sencillas, pero tienen una gravedad extrema porque se está requiriendo hacer una calle de la ciudad abajo del viaducto, paralela al viaducto. Es otra insensatez absoluta, por razones de seguridad y porque hasta ahí llega el nuevo recinto portuario. Está pegado a la vía, y no es necesario porque con la habilitación del viaducto las dos calles paralelas laterales están vacías. El impacto del viaducto en los mapas de calor de la Intendencia de Montevideo al otro día del inicio de la operación del viaducto mostró disminución de la congestión hasta Avenida Italia. Ese es el impacto del viaducto. ¿Queremos hacer más calles abajo del viaducto donde hay vía, puerto y hay ruta nacional arriba? Son cosas que estamos negociando. Obviamente, no pueden ser aceptadas.

El plan de saneamiento de la cuenca del puerto parece sencillo. La vía está instalada hace más de cien años -el ferrocarril en Uruguay empezó en el siglo XIX-, pues resulta que ahora no se podía evacuar el agua de la vía. Parece que empezó a llover más. Acá hay más de US$ 10.000.000. Son problemas de la ciudad, que está resolviendo el Estado a través del proyecto del ferrocarril central. Ha habido discusiones de meses porque los requerimientos eran hasta de construcciones gigantes debajo de la vía; nosotros la llamábamos la cámara de Harry Potter. Son cosas que no son necesarias porque las vías son necesarias para la ciudad. Hemos tenido que ir a una solución que sea financiable y que el Estado pueda asumir, pero todavía estamos para terminar la aprobación de eso.

El alumbrado en los pasos a nivel es necesario porque era un faltante del proyecto.

El Paso Molino es la zona más crítica. Hay que poner más paneles de mensajería dinámica en el viaducto. O sea que no tiene nada que ver con el tren; ahora vamos a poner paneles en el viaducto. La gente va por arriba del viaducto y nunca se entera que está el tren. También figura el retorno a Marcelino Díaz y avenida Agraciada y acondicionamiento vial bajo el viaducto. Hay que hacer un reacondicionamiento vial abajo del viaducto.

En cuanto al paso peatonal elevado con ascensores en Ángel Salvo nosotros hemos recomendado a la Intendencia no instalar los ascensores por dos motivos. Uno es el la vandalización y los problemas de seguridad, y el otro porque ascensores instalados por el ferrocarril en la traza ferroviaria para después ser mantenidos por la Intendencia implica una superposición de jurisdicciones que no es conveniente, pero estamos atrás de los ascensores.

Ya está hecha la obra de reubicación de la feria de San Miguel, en cuanto a plataformas, baños y canalizaciones.

El punto más crítico, que figura en la pantalla como canalización de Ángel Salvo, Camino Castro y avenida Agraciada, es una reformulación vial completa del Prado, que ya tiene la aprobación de la Comisión de Patrimonio Cultural de la Nación. Lo presentamos porque el Prado está bajo protección patrimonial. La obra fue aceptada, pero es gigantesca y escapa a las posibilidades de financiamiento, e impone un proceso de expropiaciones enorme. Hay que expropiar un montón de casas y de comercios, para generar toda esa lista de obras que hay ahí. La idea es compartible porque es llevar la circulación a las avenidas perimetrales del Prado y desalentar la circulación por adentro, y solucionar todo el pasaje por debajo del viaducto, donde pasa la vía. Durante un año estuvimos estudiando un túnel, que posteriormente resultó que era inconstruible porque hay roca y es muy difícil volar donde está todo construido. Es un proyecto de una

enjundia muy importante, pero entendemos que tiene dificultades financieras y de implantación por las expropiaciones, que nos va a dar mucho trabajo.

En Sayago tenemos de vuelta la estación Sayago con ascensor y su acondicionamiento; pasajes peatonales superiores; acondicionamiento del entorno, y ensanches adicionales en el paso a nivel de Camino Ariel entre Ignacio Rivas y la vía. Dentro de las obras complementarias a la avenida Millán originalmente había un viaducto, y su costo terminó duplicándose. Hemos tenido que contratar y por eso se demoró el inicio de la obra. Eso fue por requerimiento de mejoras en todas las estructuras, pero ahora resulta que también tenemos que hacer más calles, inclusive, una paralela a la facultad. Son cosas que habían sido descartadas en su momento, pero ahora nos piden que las hagamos.

Hay un montón de medidas de seguridad vial que tienen que ver con lugares en los que el paso a nivel y la distancia al semáforo siguiente es relativamente corta y por lo tanto pueden generarse colas de vehículos que pueden terminar con problemas. Entonces, hay que hacer un tema de semáforos coordinados, que trae dificultades técnicas importantes y costos elevados.

Además, están los alumbrados y las obras de mitigación en Colón; la modificación del acceso a la terminal por Camino Colman, y la estación Colón también con ascensores y pasos a nivel peatonales, que son cosas complicadas y muy caras.

El túnel de Aparicio Saravia es una de las obras que hay que hacer porque fue una de las soluciones que se resolvió para salvar ese paso a nivel importante. Ya está construido el puente. O sea que el tren va a poder pasar, pero resta hacer un túnel que impone un montón enorme de expropiaciones y la obra del túnel que va a pasar por debajo de la vía. Hay obras complementarias al túnel de Aparicio Saravia, que implican rehacer un montón de calles que hay en la vuelta para mejorar la circulación. Son obras que tienen dificultades.

Las medidas de seguridad viales tienen que ver con lo que expliqué de los semáforos y los alumbrados de pasos a nivel.

En definitiva, toda esa lista de obras está fuera de los presupuestos disponibles del ferrocarril porque desequilibrarían absolutamente el presupuesto del proyecto global, ya no de las obras adicionales. Estamos en conversaciones para poder definir un alcance que esté dentro de las disponibilidades presupuestales y las posibilidades de intervención, que además son adicionales a mayores costos importantes que ya hemos tenido en Montevideo, que fue lo que expliqué del viaducto de Millán y el drenaje de la cuenca Mataperros, que es una obra hidráulica gigantesca, que se está terminando, que se está haciendo con cargo al proyecto en un convenio con la Intendencia de Montevideo. Hay un recupero parcial de los costos por parte de la Intendencia de Montevideo en el futuro, pero es una obra que ha sido financiada por el proyecto de ferrocarril central. También hay mejoras viales en puentes por sobre las trincheras en Capurro y algunas cosas adicionales en el viaducto de Millán.

A su vez, la no eliminación de algunos pasos a nivel, que todo apuntaría a que sería necesario y no crítico para el funcionamiento de la ciudad, evitarían muchas de las obras que están en este listado.

Se nos preguntaba respecto al tema de los sobrecostos. Eso todavía está en evaluación. Ya tenemos firmado ampliaciones de los contratos de obras adicionales y algunas medidas de aceleración que hemos firmado para poder avanzar en el proyecto y no tener atrasos tan inmanejables. Hay algunos temas que ya han sido comprometidos en contratos para Montevideo y lo del río Yí, y alguna solución de cosas que no habían

sido previstas para cruces peatonales elevados en la ciudad de Canelones, en Joanicó, en 25 de Agosto y una calle sobre la trinchera Calleros, en Florida. Hoy podemos hablar que estamos con sobrecostos de no menos de US$ 200.000.000 en esas cosas, algunos incurridos y otros en procesos de negociación, y todavía vamos a tener cuestiones adicionales que van a surgir de los listados que estamos negociando y que recién les mostramos.

En general esa es la situación del proyecto del ferrocarril central, y lo que me corresponde explicar como asesor técnico y miembro del comité de dirección. Tiene sus dificultades, por el tema de los plazos y las cuestiones técnicas de incompatibilidad de dos sistemas de señalización en el país. Es un proyecto complejo, con una tecnología desconocida para todos, que ha requerido una dedicación muy alta e intensa, y todavía estamos procurando asesoramientos adicionales. En estos momentos estamos gestionando algunas contrataciones que habíamos anunciado acá. Va a ser contratado el equipo de análisis de riesgo de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de la República para todo el proceso de recepción de la obra, que tiene una serie de asesoramientos externos que son obligatorios por las normas europeas que rigen el proyecto. Algunos tienen que ser puestos por el contratista por la propia seguridad del Estado, que es el titular del proyecto. Tenemos que contratar una entidad de evaluación de seguridad ferroviaria, que se llama AsBo. También hay una serie de entidades de verificación de cumplimiento de los parámetros de seguridad y riesgo, que se llaman ISA. Además, tenemos que hacer una modificación de la autorización ambiental previa porque los cálculos en la época del proyecto de los tiempos de bajada de barrera y los pasos a nivel estuvieron mal hechos. Se calcularon como si este proyecto fuera un tranvía. Cuando se detectó el problema, hubo que recalcular todo y saltaron aumentos de los tiempos de bajada de barrera en lo pasos a nivel que motivan las preocupaciones de la Intendencia de Montevideo, que dice: "Esto es lo que no me había dicho el gobierno. Los tiempos de bajada de barrera que me había dado eran estos; ahora son mayores". Ahí vino toda esta reconfiguración y necesidad de otras obras. Eso impone que tengamos que hacer una solicitud de modificación de la autorización ambiental previa, que está en proceso de estudio en estos momentos.

También estamos contratando la preparación del plan de gestión ambiental de operación del ferrocarril, que es el global, y después cada una de las empresas operadoras deberá remitirse a ese y presentar el propio. Dentro de ese estudio del plan de gestión ambiental de operaciones es donde estamos poniendo las nuevas modelaciones y ver qué vamos a hacer con el tema de las emisiones, para que no existan esas restricciones normativas, que no tienen relación con los requerimientos de un ferrocarril cuya velocidad máxima es 80 kilómetros, y está con requerimientos de emisión de alta velocidad europea. Es también para que el tema esté dentro de los parámetros internacionalmente aceptados. Eso lleva un estudio que es trabajoso y que nos permitirá saber si efectivamente vamos a poder alcanzar esos 4.000.000 de toneladas o vamos a tener que tener algunas restricciones con relación a eso.

En general, es lo que tenemos para informar respecto a la situación del proyecto del ferrocarril. Quedo a disposición para cualquier pregunta que estimen oportuna.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Creo que ha sido muy explícita la explicación del proceso, que corrobora la preocupación nuestra en cuanto a todo lo que hemos tenido que venir salvando en la marcha, sobre un proyecto que no estaba en condiciones como para empezar de esa manera una obra de esas características, pero como corresponde nos hacemos responsables de la ejecución y de ir salvando las situaciones una a una, que es lo que hemos venido haciendo. Como bien decía el ingeniero, algunas se han resuelto, con un costo adicional, como el caso de

Durazno, del que ya hemos hablado. También estamos resolviendo lo de la calle Zorrilla. Hay algunas expropiaciones que no estaban previstas ni se necesitaban, pero había un interés de resolverlo porque afectaba a padrones linderos a la vía. También hemos tenido situaciones similares en Canelones, donde hay un cerramiento prácticamente total detrás de Comeca, que aislaba un barrio, y ahora estamos ayudando a mitigar temas de calles internas en trama urbana. Estamos incursionando en obras que no son del ferrocarril para atender preocupaciones de vecinos en cada departamento, que no sería nuestra tarea, pero lo estamos haciendo con gusto para poder dar cumplimiento al compromiso país que había para que esto sucediera. También debo destacar que hemos tenido seis o siete reuniones en forma personal con la intendenta de Montevideo en las que hemos podido avanzar. Nos sorprende un poco la última reunión que mantuvimos la semana pasada ante el equipo técnico porque aparece una serie de solicitudes que, obviamente, no vamos a poder atender. Tenemos una disponibilidad en el entorno de US$ 40.000.000 o US$ 45.000.000 para que se tomen las prioridades de las solicitudes y que, más allá de lo que se ha logrado, no están vinculadas a la obra específica de la red ferroviaria; hemos atendido soluciones de pluviales, una serie de solicitudes en su momento que ayudan a obras que las debería encarar la Intendencia y que estamos haciendo con el ferrocarril para, de alguna manera, cumplir y honrar los compromisos del país para con la inversión. En este listado que vino la semana pasada, más allá de que nos llama la atención, vamos a tratar de ayudar con un monto específico dentro de lo que tenemos disponible; no puedo cargar más la presión porque no tengo posibilidades, pero va a ser una devolución que tendremos que hacer esta semana con el ingeniero Ceiter y con el equipo de la Intendencia, que está directamente vinculado a la intendenta, para decirle: "Bueno, pudimos llegar a estos cuarenta o cuarenta y cinco, que es lo que estoy buscando poder ofrecer, para obras por fuera del ferrocarril", obras que son urbanas en su gran mayoría, como habrán visto y que, bueno, no todas son afectación del pasaje de la vía, pero, bueno, creo que cuando tenemos la responsabilidad de gobernar, tenemos que dar soluciones, y en esa línea vamos a estar ofreciendo una partida que quizás permita que la Intendencia, aparte de esas solicitudes, atender la más indispensable para poder contemplar la postura de ambos. Era un comentario para que sepan por dónde vamos.

Ha quedado clara la estimación nueva de las fechas, la revisión de los procesos. La idea es que ese acuerdo, que contempla una mediación y que, de alguna manera, da certezas de que no habrá reclamos en el futuro de las partes por incumplimiento del propio Estado como consecuencia del mal proyecto o del proyecto inexistente que recibimos, no afecte aún más al Estado uruguayo. Estamos en condiciones de decir que esta semana estaríamos firmando ese acuerdo; ya estamos en la redacción final, o sea que, de alguna manera, estas fechas que se manejan están en el documento que estamos firmando para que todos nos comprometamos. Así que, bueno, es difícil, ha sido difícil; créanme que no es de los temas más simples que me han tocado en la administración, pero lo venimos sorteando de la mejor manera, contemplando también el compromiso que tenía el Estado uruguayo con UPM; debo destacar que UPM ha sido contemplativo con nosotros en el sentido de entender la situación y no presionar aún más al Estado; lo quiero destacar. Hoy tenemos una reunión a las 14 horas con UPM y le vamos a trasmitir lo mismo que les estamos trasmitiendo a ustedes, la replanificación de estas obras, y esperemos que no haya una reacción que comprometa todavía más al Estado uruguayo por incumplimientos que no hubiésemos deseado tener.

Es un resumen que correspondía decir porque es un ámbito donde, de alguna manera, todos tenemos nuestra cuota de responsabilidad.

SEÑOR REPRESENTANTE VIVIANO (Álvaro).- Le pido disculpas a la Comisión porque no soy miembro, pero como legislador por Montevideo hemos quedado

impactados por el listado de temas que acaba de exhibir el Ministerio como complejidades a resolver en Montevideo. Si bien valoramos la alta disponibilidad que ha tenido el Ministerio desde hace mucho tiempo para resolver problemas de diseño que notoriamente han tenido el trazado y el proyecto, también es cierto que hay que poner en blanco y negro estas últimas cosas, porque habla también de qué colaboración ponemos todos a la hora de resolver los problemas; hoy ya es un problema de Estado, no es problema de un partido ni de otro; hay que resolverlo.

Hay algunas cosas que me interesa aclarar. Pregunto si esas obras, en definitiva, y por ese valor que se ha planteado acá, son obras de mitigación de impacto o algunas de esas son obras de compensación, porque son cosas distintas. Una cosa es si el trazado tiene ciertas complejidades y tengo que mitigar algunos impactos, si hay algunas obras de las que me haré cargo, y en la medida en que intervengo sobre el territorio de algún departamento, cumplo con lo que me toca, pero por lo que he visto hay obras de compensación, que es una obra distinta, porque intervengo en el territorio, te hago algunas cosas porque me pedís y ahí, supongo, interviene también la voluntad política de las distintas administraciones para resolver los problemas. Puntualmente, y sin entrar en debate, si es posible, quiero que se me conteste esa pregunta.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- El ingeniero Ceiter dijo que se modificaba el tiempo en las bajadas de bandera de los pasos a nivel o en la subida de la señalización de las barreras en los pasos a nivel. ¿De qué tiempo estamos hablando? Si no recuerdo mal, en algunos tramos, cuando ingresa a las ciudades, se hablaba de un minuto y medio o dos por cada paso a nivel y en algunos casos hasta de tres minutos. Si eso se modificó y es para que haya más demora todavía, quiero saber si ya tienen las mediciones exactas o aproximadas.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Intentaré ser bien breve para poder abarcar el extenso temario presentado.

En esto de dejar constancias, comparto con el señor ministro porque, de alguna manera, estas versiones taquigráficas salen a la opinión pública y pueden hacerse afirmaciones que o bien no se comparten o bien no son las correctas. Hemos escuchado respetuosamente las afirmaciones, las opiniones al respecto, pero naturalmente nos hubiese gustado que se bajara el tono y se aumentaran los argumentos, y no lo decimos con ánimo de generar polémica, sino porque en oportunidad de expresar nuestro punto de vista hemos entendido que no hemos tenido la misma devolución en el tratamiento y en la forma en que se plantea. No nos molestan los calificativos, los adjetivos, los tonos; nos preocupa que se responda. Y hay un conjunto de planteos que tienen que ver con la obra del ferrocarril central, pero antes, con AFE, y sobre el tema AFE escuchamos atentamente una larga disertación sobre lo que pareció ser una suerte de *déjà vu*, es decir, nos encontramos con que el Directorio de AFE, y tres años después de estar al frente del organismo lo único que hizo fue cuestionar la gestión de las anteriores administraciones sin escuchar una sola propuesta, gestión o iniciativa del actual Directorio. Promesas. Naturalmente, vendrá el tiempo de analizarlas y, como también dijo el señor ministro, el tiempo lo dirá; no hay mejor juez en estas cuestiones que el tiempo.

En lo que hace a las consultas, nos sorprendió escuchar que recién se está analizando con un conjunto de importantes técnicos la implementación del Centro de Control del Tráfico. En la versión taquigráfica de la Rendición de Cuentas del pasado año y en la comparecencia del Ministerio en este ámbito de similares características se había informado que ya se estaba trabajando, que estaban en proceso de licitación. Hoy nos venimos a enterar de que se está analizando cuál es el mejor centro de control de tráfico, y se afirma que va a estar operativo el 24 de noviembre; restan seis meses: licitación

mediante, procesos de adjudicación; estimo que ese será el procedimiento. Y quiero reiterar un planteo que importa: sin centro de control de tráfico no hay posibilidad de operar tren alguno; es el corazón del sistema. Por tanto, quiero conocer un poco cuáles son los fundamentos sobre los que en cierta forma se afirma que en seis meses el Centro de Control de Tráfico no solo estará adjudicado, sino que estará operativo y tendrá el personal capacitado para llevar adelante la tan importante tarea que tiene.

Queda claro que van a haber nuevas adendas en el contrato inicial; eso ha quedado absolutamente expresado con meridiana claridad en la presentación que realizara el ingeniero, a quien aprovecho para solicitarle la posibilidad de conocerla o de que haga entrega de la misma a la Secretaría para poder analizarla también con técnicos de la Intendencia de Montevideo, y ahí va una propuesta a la Comisión: la posibilidad de que comparezca para conocer su opinión sobre un conjunto de obras que acá fueron calificadas como insensatas, innecesarias y costosas, y estamos con la idea de conocer si se comparte esa visión o, por lo menos, de saber cuáles son los puntos de vista de la Intendencia de Montevideo al respecto.

Queda claro que se incumple una vez más con el cronograma previsto; estaba planteado hacer la entrega de obra el 24 de mayo, eso es lo que consta en la versión taquigráfica de esta Comisión, y hay un nuevo aplazamiento por las razones que se han expresado, que podemos o no compartir, pero siempre la realidad es mucho más dura que los deseos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Con respecto a la pregunta del señor diputado Viviano, quiero ser claro: sí, hay obras que están relacionadas a la red ferroviaria y hay obras que son compensatorias. Como lo dije en Canelones, como lo he dicho en Durazno, de alguna manera compensamos la mirada patrimonial y de autoridades, porque hay medidas compensatorias que, dentro de una obra de esta magnitud, entiendo que desde el punto de vista político tenemos que hacerlas para poder sortear muchas veces las dificultades, pero con un límite; por eso estoy diciendo que lo compensatorio no puede sobrepasar la voluntad política del ministro. Lo hablamos el otro día con los intendentes; hemos tratado de atender y que ayuden de alguna manera en las tramas urbanas, pero con limitaciones.

Con respecto a los temas que tienen que ver con el ingeniero Ceiter, le voy a dejar el tema de los tiempos de espera y el del Centro de Control de Tráfico; me voy a referir a lo planteado por el señor diputado Fernández en el mejor tono posible para que no se ponga nervioso; es mi forma de expresarme. A veces quizás la presión que uno tiene con todo este tipo de cosas que vemos que eran innecesarias, si se hubiesen hecho adecuadamente, me lleva a expresarme de esa manera, así que si molestó mi forma de expresarme, pido disculpas, pero hay una sobrecarga muy grande por proyectos mal hechos. Reitero para que quede en la versión taquigráfica: no existían proyectos; se firmaron cosas sin proyecto y ahora pasan estas cosas. Con el mejor tono posible le digo, además, que lo de AFE no son promesas y que el Directorio de AFE ha estado muy atento desde el primer día a todo esto, y ha venido trabajando incansablemente para que no existan promesas como sucedía antes; estamos hablando de cosas concretas; se está hablando de la posibilidad de adquirir nuevo equipamiento y para que eso suceda se están comprometiendo, a través de un fideicomiso, como dijo el presidente, algunos contratos que se realizaron durante esta administración. Si hay algo que quiero que quede claro es que AFE ha trabajado muchísimo en estos tres años, me atrevo a decir que más que en los quince años anteriores, absolutamente. Lo evaluaremos en su momento, como usted dijo -comparto eso-, pero lo vamos a poder demostrar.

En cuanto a las nuevas adendas, sí, hubo algunas. Hubo una primera adenda en setiembre, después hubo una segunda; las adendas se pueden entregar perfectamente, son públicas y tienen todo el proceso de control del Tribunal de Cuentas. En este momento, la última adenda, que es la cuatro, se refiere específicamente a un plan de aceleración que acordamos con la empresa por un mayor equipamiento sobre la vía para poder llegar en estos tiempos que estamos hablando; estimo que debe ser la última y tengo esperanzas de que no surjan nuevas.

Con respecto a las obras de compensación o adicionales que mencioné recién, no las vamos a hacer como adenda; las vamos a asumir desde el Ministerio de Transporte con los presupuestos que tenemos para poder cumplir. Por eso digo que estoy limitado; no puedo seguir cargando más al ferrocarril porque el equipo económico no me lo admite. Obviamente, sobrepasó cualquier previsión por la improvisación que tenía el proyecto, y es lógico que no pueda seguir cargando al equipo económico ni al Ministerio de Economía y Finanzas todo lo que se hizo mal.

Como decía, hay cosas que las vamos a asumir desde nuestra Cartera como son algunas obras adicionales. ¿Por qué? Porque no tienen característica específica de obra ferroviaria. Son más urbanas. Se entiende que no deberían estar comprendidas dentro de obras adicionales de ferrocarril una calle o un ascensor. Algunas cosas sí y otras no; se evaluarán, pero las vamos a asumir nosotros porque el equipo económico no admite más sobrecargas y sobrecostos de los previstos porque ya lo ha superado.

En ese aspecto lo que está disponible se lo entregamos con gusto.

Le voy a pedir al ingeniero Ceiter que se refiera al tiempo de espera y que conteste las dudas del diputado Fernández sobre el centro de control de tráfico.

SEÑOR CEITER (Luis).- Voy a aprovechar a contestar una pregunta del diputado Silveira que me había quedado para atrás.

Con respecto al acceso a Peñarol, efectivamente tuvimos que bajar de dos a una vía por los asentamientos, casillas y casas de AFE que están ocupadas. Nosotros tuvimos más de mil doscientas intervenciones entre expropiaciones, realojos y alquileres transitorios. Tuvimos que intervenir y dar solución a vecinos que, en algunos casos, estaban alquilando casas construidas irregularmente en la faja ferroviaria.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Martín Tierno)

——Se generó una situación muy difícil con ocupaciones de las casillas de AFE que imposibilitaban generar la doble vía con los radios de curvatura adecuados a este proyecto ferroviario. Además, hay un último requerimiento de la Intendencia de Montevideo que aún no lo hemos podido definir, que consiste en hacer un saneamiento asociado a la vía en la zona de Peñarol. No es necesario por la vía; es un proyecto de saneamiento urbano que estaba bajo estudio. Eso llevó a que diéramos la orden de eliminar la doble vía en ese tramo de acceso a Peñarol y nos quedáramos con una vía única.

Con relación a la consulta del diputado Tierno, en los tiempos de bajada de barrera hay una dispersión grande de situaciones en cada paso a nivel. Son más de doscientos pasos a nivel en todo el proyecto. En algunos casos depende de la cercanía de unos a otros. En Montevideo hay pasos a nivel que están a 20 metros uno de otro.

En general, lo que le puedo responder es que en términos medios se hablaba de tiempo de bajada de barrera de un minuto y medio o dos minutos. Cuando se hicieron los cálculos correctos hubo pasos a nivel que se iban a cuatro minutos o cuatro minutos y medio. Todo eso hubo que reestudiarlo. Hay un incremento en los tiempos de bajada de

barrera en los pasos a nivel que implican todos estos cambios y modificaciones en cuanto a la autorización ambiental previa. También hicimos algunos estudios adicionales por el lado nuestro vinculados con una aplicación estricta de algunos elementos normativos europeos que rigen el proyecto y que tienen que ver con las distancias de visibilidad. Todo el sistema de señalización ha sido definido en su diseño ejecutivo final con disminuciones en los tiempos de barrera porque las distancias de visibilidad que estamos considerando finalmente son las correctas y no incrementales como se consideraban originalmente en el proyecto. Tienen una complejidad técnica pero la respuesta es que efectivamente ha habido aumento de los tiempos de bajada de barrera y, en algunos pasos a nivel, para el usuario vial, son molestos.

Respecto al centro de control de tráfico el tema es bastante complejo y quizás generé confusión cuando me expresé.

El Centro de Control de Tráfico es parte del contrato; es parte de la prestación de la sociedad contratista. Las instalaciones civiles del Centro se hicieron hace muchos meses en la estación de trenes de la nueva terminal que se construyó después de que se dejó de usar la Estación Artigas. Está aprobado todo el equipamiento; el equipamiento está en Uruguay. No está instalado y operativo porque para que esté operativo el Centro y Control de Tráfico tiene que estar instalada toda la señalización del proyecto. La señalización del proyecto es lo que viene más atrasada. Es un proyecto complejo y viene atrasado.

En sesenta y dos pasos a nivel tuvimos discrepancias de más de dos años con la sociedad contratista. Un año antes de que llegáramos al Ministerio, en mayo de 2021, ya existía una serie de discrepancias y de observaciones al proyecto de señalización. Una de las cuales no menor era que había sesenta y dos pasos a nivel que técnicamente no estaban enclavados. Según una definición técnica del ferrocarril, no operaban totalmente todos los sistemas de seguridad del sistema europeo que se llama ERTMS, que es el del ferrocarril central.

De acuerdo con los requerimientos del pliego de condiciones de la licitación y con lo expresado en la oferta por el consorcio adjudicatario, que hoy es el contratista, está obligado a instrumentar esos sesenta y dos pasos a nivel.

Eso culminó en una intimación que le hizo el Estado a la sociedad contratista hace poco menos de dos meses porque tenía que cumplir con eso. Si bien la sociedad contratista presentó un recurso de revocación y jerárquico con relación a esa intimación, está implementando la instrumentación de esos sesenta y dos pasos a nivel. En buena medida esa es la razón de las reuniones que se realizaron ayer y hoy en el Ministerio con todo el cuerpo experto en el proyecto de señalización. Han venido más de dieciséis ingenieros españoles. Es un elemento adicional que se incorpora al proyecto de señalización, pero la instalación del sistema está discurriendo en forma normal y paulatina.

El Centro de Control de Tráfico va a estar operativo cuando esté todo el sistema de señalización instalado.

Respecto a la capacitación del personal, tengo una *slice* para presentar sobre la Dirección Nacional del Transporte Ferroviario. Es parte de todo el proceso que estamos haciendo con el director nacional de la nueva Dirección Nacional donde está toda la gestión ferroviaria y, particularmente, el Centro de Control de Tráfico que va a requerir un personal especializado, con cierto nivel de formación y con procesos de capacitación que están en negociación, unos a punto de contratarse y otros previstos en el contrato del

ferrocarril central. En otros casos se están haciendo las consultas a empresas externas internacionales especializadas en la materia para ver si nos pueden asistir.

Es todo parte del paquete del sistema de gestión del ferrocarril central que pasa, en buena medida, por el Centro de Control de Tráfico, el sistema de señalización, los simuladores para el entrenamiento, la contratación del personal y la formación de ese personal.

No hay licitación nueva respecto a esto; es parte del proyecto vigente.

SEÑOR REPRESENTANTE SILVEIRA PEDROZO (Juan Neuberis).- Quiero hacer dos preguntas concretas.

Se planteó que en diciembre estarían entregando las vías y se harían pruebas con locomotoras porque es necesario un asentamiento y, seguramente, corregir el calibre que se va a desandar.

La consulta en este sentido es si se va a hacer solamente con locomotoras o con la cantidad de carga que eventualmente va a transportar la formación. Eso es bien importante precisarlo.

Por otra parte, se planteó que el material que hoy tiene AFE o SELF S. A. no está en condiciones de circular en el ferrocarril central por un tema de contaminación ambiental.

La pregunta es si esto abarca no solamente al ferrocarril central, sino también a las vías secundarias es decir, si el material no puede circular en ninguno de las dos vías o sea ni en la secundaria ni en la del ferrocarril central.

SEÑOR CEITER (Luis).- Los procedimientos de prueba son los normativos. El consorcio constructor tiene que hacer sus propias pruebas de operabilidad de la vía y del sistema de señalización. Ese obviamente lo va a hacer únicamente con locomotoras porque lo que necesita es generar la certeza de que los sistemas de comunicación entre la locomotora y todo el equipamiento de la vía, funcione. Diferente son las pruebas o *commissioning* -como se llama técnicamente- de los operadores ferroviarios. Los operadores ferroviarios sí van a operar con formaciones completas. Según nos han explicado -obviamente nosotros no conocemos esto porque aunque en la facultad tenemos formación ferroviaria ni cerca estamos de estos sistemas-, en Europa, con estos mismos sistemas ERTMS, las nuevas líneas llevan un proceso de comisionamiento de más de un año. Acá no podemos tolerar esos plazos. Tenemos reuniones permanentes con el futuro operador ferroviario de UPM quien desarrolló procedimientos alternativos, contrató su personal de conducción y lo entrenó en simuladores en Uruguay. Después lo llevaron a terminar el entrenamiento teórico en Europa. Cuando aprobaron las pruebas todos pasaron a hacer pruebas de conducción en Europa; todos están entrenados en conducción ferroviaria en Europa.

Por lo tanto, cuando empiecen las pruebas del operador ferroviario en Uruguay el plazo de esa puesta a punto va a ser mucho menor. Estamos hablando de alrededor de tres o cuatro meses. Eso es lo que le va a llevar al operador ferroviario hacer su *commissioning* con formaciones completas, es decir, con vagones y con la carga.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Daniel Martínez Escames)

——En realidad, en diciembre, cuando la vía esté disponible van a operar con trenes completos desde UPM hasta el puerto. Al principio se van a estar operando sobre tramos parciales para hacer pruebas parciales. Hay todo un programa respecto a eso que tiene una complejidad técnica bastante importante.

Respecto a la pregunta del diputado Silveira sobre los temas de emisiones de las locomotoras, la resolución vigente opera solo para el ferrocarril central. El tema fundamentalmente está dado en la trinchera de Las Piedras y la de Capurro que tienen tramos cerrados. Por lo tanto, ahí puede haber una concentración de gases inaceptable respecto a los parámetros internacionales que habitualmente se utilizan. El resto de la red ferroviaria nacional no tiene ninguna restricción ambiental. Puede operar cualquier cosa sin ninguna restricción ambiental. Suponemos que en el futuro la va a imponer la Dinacea pero por el momento no las hay.

Por lo tanto, las locomotoras que tiene hoy el Estado a través de AFE y SELF S.A. pueden operar en toda la red, incluso en el ferrocarril central. Lo que sucede es que en el ferrocarril central el costo en emisiones es mucho más alto. Esos 2.000.000 de toneladas terminan siendo mucho menos. En el resto de la red no hay ningún problema.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sobre la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario tenía una presentación. No sé si tienen tiempo; no sé si quieren que sigamos o lo hacemos en otro momento. Hay un informe de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario también, pero no me quiero abusar de ustedes. Ya sabíamos que el temario era amplio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Señor ministro, autoridades, señores legisladores: estamos sobre la hora 14 y, como es de público conocimiento, sobre la hora 16 tenemos la tradicional sesión ordinaria.

Según el orden del día y el temario que ha sido asignado nos falta tratar los temas de trazabilidad del transporte de carga, transporte de pasajeros y cuestiones vinculadas a infraestructura. Son tres temas que nos van a llevar un tiempo importante. Sin el espíritu de limitar ni condicionar, si usted entiende, ministro, que se quiere realizar algún aporte estamos a disposición.

(Diálogos)

SEÑOR CEITER (Luis).- Voy a obviar el cuerpo normativo del cambio de modelo ferroviario porque ustedes lo conocen perfectamente al estar en la génesis del mismo a través de la rendición de cuentas.

Se transfirieron algunas competencias que establecía la Ley Orgánica de AFE al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y se creó una unidad ejecutora; es decir, se derogó la que había -que no era una unidad ejecutora- y se creó la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario. Estamos en el proceso de finalización del plazo para la reglamentación, donde entran todos los elementos de transferencia de algunos recursos humanos, los temas presupuestales, de bienes, la parte inmobiliaria, que también tiene una complejidad muy grande.

Voy a pasar a los aspectos sustanciales.

Los cometidos que establece la ley están siendo encaminados -absolutamente todos- a través de diferentes acciones a cargo de la Dirección Nacional, que está encabezada por Uruguay Graña y todo su equipo, que a su vez se está fortaleciendo, en la medida de las posibilidades, con otro personal. Por ejemplo, toda la gente del órgano de control del ferrocarril central va a pasar a la Dirección Nacional.

En cuanto a materia normativa de autorización de operadores, generación de todas las regulaciones, se está trabajando desde el año 2020 y se están generando las habilitaciones y el cuerpo normativo que va a regir al sistema ferroviario.

En nuestra última comparecencia, así como en esta, se trabajó en la identificación y formulación de los planes de actuación necesarios para generar la estructura y dotarlo de las capacidades para la puesta en operación del nuevo modo ferroviario bajo los parámetros operativos que tendrá, en particular, el ferrocarril central desde su puesta en servicio y para planificar todas las adecuaciones operacionales que será necesario implementar para la compatibilización que les decía con el funcionamiento en el resto de la red.

Se definió la misión y la visión de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario. También se ha definido la estructura, que va a tener cuatro grandes áreas: una de construcción y mantenimiento; una de circulación y gestión de capacidad; una de normativa, política ferroviaria y gestión de activos, y una de seguridad ferroviaria y procesos. Además, independiente de ellas van a funcionar ciertos departamentos y se están generando todos los elementos regulatorios para la vinculación con los operadores públicos y privados del sistema ferroviario en cuanto a operadores de carga de pasajeros, que llamamos viajeros, y lo que tiene que ver con la provisión de servicios, obras y mantenimiento de la infraestructura y los sistemas de control.

Paralelamente, existe también un órgano de investigación de accidentes ferroviarios, creado por ley, que no depende de la Dirección Nacional, sino que está en dependencia directa del ministro, que también va a ser objeto de formación y de capacitación para sus integrantes. Va a tener integrantes del Ministerio y de la Facultad de Ingeniería porque así está determinado en su creación.

Finalmente, se hizo todo el estudio presupuestal de la nueva unidad ejecutora. Estamos en conversaciones con la Contaduría General de la Nación para hacer las definiciones presupuestales que hay que incorporar en la rendición de cuentas para que el año que viene tenga presupuesto propio. Un elemento que interviene es el de recursos humanos, para el que se han asignado diversas fuentes: personal del Ministerio de Transporte, personal a ser contratado y personal que proviene de AFE. En ese sentido, se han hecho todos los test psicolaborales al personal de AFE para evaluar la disponibilidad de personal y en qué áreas se va a tener el personal que hoy reviste AFE. Como otros elementos podemos mencionar el tema de compensaciones, donde hay que equilibrar los sistemas retributivos de AFE con relación a los del Ministerio de Transporte; todos los elementos de mantenimiento y funcionamiento en cuanto a bienes, servicios no personales, mobiliario de oficina -en realidad, ese es el menor de los problemas que tenemos- ; informática, donde tenemos que hacer compra de simuladores de conducción para la capacitación de nuestros inspectores; compra de equipamientos informáticos y tecnológicos asociados a las tareas que va a tener a su cargo la Dirección, y capacitación, que es el tema más crítico, donde tenemos identificados todos esos programas; anteriormente, les decía que estamos en negociaciones con empresas especializadas para proveer los programas de capacitación. Hay uno que ya está bastante avanzado en su concreción que es la capacitación genérica para todo el personal de la Dirección; la capacitación para el centro de control de tráfico ferroviario, que está prevista en el contrato del ferrocarril central. A su vez, vamos a incorporar personal extranjero que al menos esté trabajando al firme con el personal uruguayo el primer año de operación; capacitación en seguridad ferroviaria, formación de inspectores; capacitación del órgano de investigación de accidentes; asesoramiento para el plan de arranque del centro de control de tráfico, y algunos otros programas de capacitación más pequeños, más específicos de algunas áreas de competencia de la Dirección, que también tenemos que desarrollar.

Para todo eso hay un equipo de gente que también está trabajando al mando de la Dirección General de Secretaría y del director nacional de Transporte Ferroviario. Es un

programa intenso, porque estamos creando una unidad ejecutora con una alta especialización en elementos que no son conocidos en nuestro país, por lo cual los requerimientos de dedicación y de especialización del personal son intensos y entendemos que los estamos abarcando.

Obviamente, contamos con el apoyo de un montón de empresas que provienen de otros países asociadas a los operadores ferroviarios o a las empresas logísticas, que tienen algunos conocimientos o recursos y estamos en contacto, trabajando en comisiones que se reúnen regularmente para poder afinar todos los detalles necesarios para cuando estemos en condiciones del reinicio de las operaciones ferroviarias intensivas en el país.

SEÑOR PRESIDENTE.- Damos por concluido este punto del orden del día, vinculado al ferrocarril central.

Pasamos a cuestiones vinculadas a la trazabilidad del transporte de cargas. Allí hay señalados algunos puntos como el pliego de licitación, la puesta en funcionamiento, las iniciativas privadas, el sistema de pago por uso de la red vial nacional por resolución del Poder Ejecutivo, de 13 de abril de 2023 y, en especial, la situación del laboratorio de pesaje y centro de monitoreo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Le solicito al director nacional de Transporte que haga un raconto de este proceso.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Es un honor compartir y aprender en este intercambio mutuo que se da cuando venimos a la Cámara y, en especial, a la Comisión de Transporte.

Voy a tratar de ser muy breve en las respuestas, pero quedo, por supuesto, a disposición por si se requiere algún tipo de ampliación.

El primer tema que se plantea, del pliego de licitación y la puesta en funcionamiento, refiere -presumo- a la contratación del sistema de gestión de flotas con alcance a todos los vehículos registrados ante el Ministerio de Transporte. En ese caso, se solicitó por parte de la CVU (Corporación Vial del Uruguay), que es la que está interviniendo en el tema, la contratación de un grupo de expertos para colaborar en los aspectos técnicos de la redacción del pliego. Esa relación entre los consultores y el BID se va a extender por un plazo de tres meses, durante el cual se va a dar finalización a ese planteo. Incluso, ya está formalizado en un expediente en el Ministerio, el Nº 556 de 2023. Por tanto, se espera publicar el llamado a licitación en el último semestre de este año y pasar a la ejecución del contrato en el primer trimestre del año 2024. Esas son las aspiraciones y las expectativas de acuerdo a cómo está planteado.

En cuanto a la iniciativa privada y el sistema de pago por uso de la red vial nacional por resolución del Poder Ejecutivo, de 13 de abril de este año, se declaró promovida y, como ustedes saben, el paso siguiente es el pasaje para que el consorcio de Ciemsa y CSI haga el estudio de prefactibilidad correspondiente. Después, de acuerdo a ese estudio, se verá si se continúa o no, bajo qué requisitos, etcétera.

En cuanto a la situación del laboratorio de pesaje y centro de monitoreo, está funcionando adecuadamente. Incluso se ha planteado la posibilidad, por parte del director de ingeniería, de que parte de los recursos humanos que están trabajando históricamente en ese laboratorio sean utilizados e incluidos, participen del proyecto que mencionábamos recién y podrían concretarse de esa manera.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Quiero aclarar algunos conceptos porque, seguramente, la enumeración de los temas no fue suficientemente profunda.

Comienzo por entender un poco la respuesta del director Labandera. Estamos hablando de que el sistema de control satelital instalado en los vehículos de carga está en un proceso de elaboración, cuyos pliegos recién van a estar concluidos dentro de tres meses en el mejor de los casos. Quiero precisar esto porque, en definitiva, debe ser la tercera o cuarta vez que participamos en instancias de similares características y sistemáticamente se viene anunciando una fecha que no se cumple.

En esta obsesión de seguir al ministro y su equipo a través de los medios de prensa, en más de una oportunidad se afirmó -inclusive en Comisión- que antes de la finalización del pasado año el proyecto iba a estar operativo. Después vino toda aquella discusión acerca de qué se iba a controlar, qué aspectos técnicos iba a incluir, si contenía información que solamente iba a manejar el Ministerio, las inherentes a las competencias a su Cartera, pero ahora se anuncia que se está en un trabajo en el que se están incorporando nuevos técnicos para un proyecto que va a estar concluido, o para un pliego de licitación que va a estar concluido dentro de tres meses. Sigo el razonamiento: el llamado a licitación en el último semestre del presente año y su ejecución en el primer semestre de 2024. Esto es solo para aclararlo, porque seguramente es un tema que le va a importar, sobre todo, a la comunidad transportista y, en particular, a quien habla, porque habla a las claras de un nuevo incumplimiento en un cronograma que dista mucho de lo comprometido ante esta Cámara.

En lo referente a los aspectos de la iniciativa privada, tenía que ver con esta situación. Es decir, conocer si la iniciativa privada iba a ser incluida en este nuevo sistema o si era un elemento que iba a tener su vida propia y que iba a significar, naturalmente, un nuevo desafío para el Ministerio. Nos preocupó inclusive, y hago un ejercicio teórico, cómo entender que la propia empresa que hace un estudio de factibilidad o una consultoría al Ministerio, que solicita la IP o que presenta la IP, fue la que participó en un estudio de consultoría en el Ministerio de Transporte en el período pasado sobre el mismo tema. La verdad es que eso nos está preocupando. Quisiéramos conocer la opinión del Ministerio de Transporte al respecto.

En lo que hace a la situación del laboratorio de pesaje y centro de monitoreo, quiero hacer dos puntualizaciones. La idea es saber si se ha venido controlando y trabajando con la certificación ISO que el laboratorio de pesaje requiere, porque indudablemente mantener esa condición implica estar calificado y habilitado para poder controlar los vehículos de carga. Legítimamente, cualquier empresario o transportista de carga podría decir: "perdiste la calificación, no diste continuidad al proceso de certificación, no me controles porque en definitiva no hay ningún aval técnico que establezca que los resultados que estás teniendo de tu actividad tengan un estándar fácilmente evaluable o cotejable".

En lo que respecta al centro de monitoreo -este es un elemento que nos llamó poderosamente la atención, para bien-, en oportunidad de la presentación en ADM, el ministro anunció la implementación de un centro de monitoreo con la posibilidad de que en el mismo se contara con información de diverso tipo a la cual pudieran acceder otros Entes del Estado. La verdad es que eso nos alegró. En realidad, allí se afirmaba que además de la posibilidad de parte del Ministerio de Transporte de controlar o hacer aplicación de su competencia, la DGI iba a poder acceder a la información, el BPS también, al igual que el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, lo que celebramos. Quisiéramos saber en qué proceso de avance está y si esto dista mucho del centro de

monitoreo que fue inaugurado en 2018 con el objetivo de controlar las 32 balanzas que están operativas a nivel país y la gestión de las contravenciones que por la misma se generan. Es decir, si se le va a complementar o adicionar a ese centro de monitoreo o es un nuevo centro de monitoreo con atribuciones y con nuevas funcionalidades que, reitero y subrayo, felicito al Ministerio de Transporte por poder compartir una información tan valiosa como la que se puede recibir a través de estos instrumentos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Voy a responder algunas cosas y luego continuará complementando Pablo.

Con respecto al pliego y la puesta en funcionamiento, quiero dejar claro que hay coincidencia con las fechas que habíamos manejado en la última comparencia. Nuestro objetivo era tenerlo para fin de año para ponerlo en práctica a comienzos de este año. También es cierto que cuando algo no nos convence -porque tenemos los oídos bien abiertos y estamos recibiendo a todo el sistema de transporte, no a unos sí y a otros no- nos hace pensar que tenemos que revisar cuando vemos cosas que preocupan al sector. Es lo que hicimos. Dentro de ese análisis, hemos estado viendo la necesidad de recurrir cuando hay diferencias dentro del sector, tan opuestas, miradas totalmente diferentes, teniendo en cuenta la consultoría que se hizo en su momento con el BID, entendimos oportuno realizar allí un asesoramiento complementario para no cometer errores. No tengo dudas que lo dije y lo mantengo; era mi objetivo, no lo logré, pero creo que lo que se logre va a tener mayor certeza de que no vayamos por el camino incorrecto. Puede haber fallas, pero al esfuerzo hay que hacerlo. Así que asumo esa postergación y las fechas que ha manifestado el director son las que tenemos hoy como metas. Ojalá las podamos cumplir.

Con relación a la iniciativa privada, como todas, cuando llegamos al Ministerio encontramos iniciativas privadas que realmente no entendíamos por qué; se trataba de iniciativas privadas sobre temas como construcción de rutas, que para mí no debería ser nunca una iniciativa privada. No es innovador. En cambio, este tipo de cosas sí son innovadoras. Por eso creo que es una posibilidad cierta de que la experiencia de privados acá o en otros países nos pueda hacer mejorar el proceso de este paso que debemos dar como país, que sí coincide con la mirada del gobierno anterior de que debemos hacer algo; quizás con algunas modificaciones con respecto a lo que estaba planteado, como ya lo manifesté en la comparecencia anterior y no voy a ser reiterativo.

Por otro lado, en cuanto a la situación de monitoreo, yo no sé dónde usted escuchó que yo haya dicho que la DGI o el BPS…; yo dije que otros organismos van a poder participar del centro de control, fundamentalmente en lo que refiere a la coordinación con el Congreso de Intendentes, en lo que refiere a los controles de tránsito, fundamentalmente. El Centro de Monitoreo está focalizado para dar certeza y seguridad al usuario, aquel que es pasible de sanciones como consecuencia de los radares que se están colocando. Además de eso, también vamos a incorporar lo que hoy se tiene de la Dirección de Transporte para que tengamos un solo centro de monitoreo. Se está haciendo todo un piso entero para poder tenerlo allí.

Obviamente, siempre dijimos que, ante una situación de denuncia puntual o un requerimiento de organismos públicos que necesite una información precisa, tenemos la obligación de proporcionarla. Lo dijimos allá, lo dijimos acá y lo dijimos en ADM. Es distinto a tener la posibilidad de acceder en forma directa al Centro de Monitoreo, que no es ese el objetivo. El objetivo viene a ser el mismo que dijimos al principio: control de monitoreo para lo que el Ministerio entiende que necesita, para mejorar, para tener un dato específico de cómo tomar las acciones de infraestructura y también en este caso dar una seguridad al usuario de que el Centro de Monitoreo le dé la certeza de que si tuvo

una infracción producto de alta velocidad tenga forma de demostrar que está registrado y se le puedan ofrecer las garantías, como Estado que somos, para con ellos. No he cambiado para nada. Lo digo por las dudas. Es distinto a lo que pensaba el gobierno anterior, que era que todos estuviéramos en un mismo sistema. Por lo que dije anteriormente, hubiese sido casi imposible lograr todo eso y unificar o compatibilizar todos los sistemas. No es lo que nosotros pretendemos. Lo mantengo. Es esto. Y siempre va a haber la posibilidad de que si mañana hay una denuncia puntual, hay un organismo que recibe una denuncia y solicita una información del Ministerio y la tenemos, se la tenemos que dar, que es distinto a estar monitoreando en forma permanente todos a la vez. El control es para el Ministerio. Obviamente, si hay una solicitud, se le podrá dar.

Con relación a la situación del pesaje, le cedo la palabra al director Nacional de Transporte.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Con respecto al laboratorio, si usted tiene dudas acerca de la continuidad de los procesos de calificación, le confirmo que se ha continuado con el mismo, como debe ser. Se realizan las auditorías correspondientes y hasta ahora permanece y pervive esa calificación. Pretendemos que siga siendo de esa manera.

Aprovecho la oportunidad para aclarar un concepto. No es un sistema de control, sino que es un sistema de incorporación de información; información de buena calidad. No es "Gran Hermano", ni el "hermano chico" ni el "primo hermano"; es un sistema que pretende incorporar información de buena calidad a los efectos de que sirva de insumos para la elaboración de políticas públicas. Además, los inspectores del Ministerio o quien releve y después procese esa información no tiene la experticia necesaria para detectar si existe o no infracciones fiscales, en materia de contribuciones especiales, aduaneras, lo que sea. Mal puede el sistema incorporar información. Sería dilapidar esfuerzos inútilmente que se incorpore información que después no se puede o no se sabe procesar. Simplemente, quería aclararlo porque se sigue repitiendo que es un sistema de control; no es un sistema de control.

En cuanto a los demás temas, no sé de qué modo abordarlos porque está titulado "Fideicomiso del boleto", tema en el que podemos empezar ahora y terminar mañana. Sería bueno saber en qué aspectos puntuales los señores diputados tienen alguna duda y con mucho gustos nos orientamos hacia ahí.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Seguramente, si se hubiera dado respuesta al pedido de informes de fecha 19 de setiembre de 2022, no estaríamos en esta situación y podríamos haber evitado la pregunta. Cuando hablábamos de que tenemos dificultades para el acceso a la información pública del Ministerio, me refería a que tengo acá la lista de los pedidos de informes ya vencidos, reiterados y vencidos, algunos pendientes de información, otros a través del modo de acceso a la información pública, cuya respuesta ha sido absolutamente insuficiente. Nos parece importante, en esta instancia, conocer algunos de los aspectos. Si el director quiere, le puedo facilitar el número de trámite y responderlo a través del mecanismo de informe parlamentario.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Se responden todos los pedidos de informes; todos. Puede ser que alguno se haya atrasado, pero se responden absolutamente todos. La calificación de insuficiente la pone usted.

Muchas veces no son lo suficientemente aclaratorios con respecto a las dudas que se generan y las dudas que se plantean. Pero pedidos de informes suyos y del diputado Aita -ya es famoso en el Ministerio el diputado Aita-…

(Diálogos)

——No, pero le estoy contestando su duda. Usted me dice que no contestamos o que contestamos de manera insuficiente, y yo le contesto: contestamos, y lo de suficiente o insuficiente lo pone después el receptor.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero hacer una breve intervención, señor director. Para seguir trabajando en un buen clima, como lo veníamos haciendo hasta ahora, por supuesto bien lejos del espíritu de la jerarquía de la presidencia y todas estas cuestiones. Solicito que se dirigieran a la Mesa para que no haya este tipo de intercambios que puedan generar alguna rispidez. Si hay alguna documentación o cuestión insatisfecha, sugiero que lo procesemos a través de la Comisión y le hagamos llegar a las autoridades del Ministerio qué cosas han sido o cuáles no han sido contestadas en tiempo y forma. Busquemos la manera más saludable y sana de continuar el trabajo de la Comisión.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Señor presidente: usted me conoce y sabe que no le voy a complicar la gestión, pero acá se dijo -y quedó en la versión taquigráfica- que hay pedidos de informes que no se contestan y se sostuvo que se contestaron todos. Simplemente, como información para la delegación -creo que es valiosa- y para que conste en la versión taquigráfica, les digo que el pedido de informes del 6 de setiembre de 2022 sobre el régimen de contravenciones, transporte de carga y seguridad vial, número de trámite 7.836, no se contestó; el del 19 de setiembre de 2022 refiere al fideicomiso del boleto, estudio integral sobre los subsidios al transporte de pasajeros a nivel nacional, número de trámite 8.003, no se recibió respuesta; el del 13 de diciembre de 2022 sobre recaudación, subsidios y otros varios asuntos sobre líneas suburbanas, metropolitanas y de transporte público, número de trámite 8.914, no se recibió respuesta.

Ahora, quiero aclarar que me voy a referir a los que están en plazo: el 6 de marzo de este año consultamos por los fideicomisos financieros y por el sector de transporte colectivo de pasajeros, número de trámite 9.189, aún está en plazo de respuesta y vence el 19 de mayo; el 9 de marzo de 2023 se pidieron datos sobre transporte de carga, situación de los vehículos de carga y empresas registradas ante el organismo, número de trámite 9.277 y el plazo vence el 26 de mayo; el 14 de abril de 2023 se pidió información sobre la rotura en un puente ubicado sobre el río San Salvador en la Ruta Nacional N° 21, número de trámite 9.851 y están en plazo para contestar hasta el 23 de junio; prácticamente, en la misma fecha, el 26 de junio, vencería el trámite número 9.867, que fue realizado el 18 de abril de 2023, sobre el consorcio público para el sistema de transporte metropolitano. Creo que eso puede ayudar al Ministerio a buscar dónde están estos trámites para que se puedan contestar.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En la misma línea que el señor diputado Varela, con gusto vamos a buscar esos pedidos de informes que no han sido contestados, por lo que he visto del temario, quizás, algunos no han sido contestados porque hablan de situación estructural y estamos trabajando en eso. De repente, lo que hay que solicitar es un poquito más de tiempo porque estamos terminando, pero lo analizamos con gusto. Si hay algo que no queremos en el Ministerio es que suceda lo que sucedía. Evitémoslo, tratemos de cumplir, los pedidos de informes siempre los respondemos. Sin duda, hay sobrecarga, porque no son solamente pedidos únicamente de ustedes, sino que también hay pedidos de acceso a la información pública; sin duda, hay una sobrecarga, pero con gusto me los llevo y los analizamos. En caso de que necesitáramos un poquito más de tiempo, lo contestaríamos de esa manera para evitar que piensen -no queremos que eso suceda- que no hay voluntad de responder.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Simplemente, es para aclarar que yo dije "se contestan" y no "se contestaron". Evidentemente, en algunos ha habido un retraso, es verdad, pero lo que sí, en muchos o en varios de ellos, se hace es primero un análisis de si corresponde o no el envío de esa información, porque muchas veces es información que puede estar afectada por algún tipo de restricción; eventualmente, eso es lo que lleva a la demora. Para aclararlo bien: yo dije "se contestan" y no "se contestaron", porque evidentemente no se contestaron todos.

Era eso.

SEÑOR PRESIDENTE.- Director Labandera: ya el ministro tiene en su poder el listado de esas solicitudes de pedidos de informes y ya tenemos las aclaraciones del caso.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sale a colación en la sesión la política de contestación de pedidos de informes hechos por los parlamentarios al Ministerio y al Área de Transporte. Este Ministerio -lo hemos dicho en alguna otra comparecencia aquí en sala, señor presidente- tiene como política contestar los pedidos de informes, porque sabemos lo que es el trabajo parlamentario, la importancia del artículo 118 de la Constitución en el que consta que el parlamentario necesita información para trabajar y, en ese sentido, desde que llegamos al Ministerio -cuando llegamos al Ministerio los dos éramos parlamentarios; en este caso, con el ministro Falero no, pero también comparte la posición-, pedido de informe que llega se contesta. Se puede haber traspapelado alguno, estamos mirando la información que nos dio el señor diputado Carlos Varela que, además, es un parlamentario de larga experiencia y vemos que hay tres que pueden estar pasados de fecha por poco, porque veo que son de enero o finales del año pasado. Acá hay cuatro que están en plazo y la habitualidad de este Ministerio es contestar los pedidos de informes, pero no solamente por un tema de cortesía, sino porque entendemos la importancia que tiene para el legislador y para el trabajo parlamentario.

También le quiero decir, para que no se llame a sorpresa -no me gusta, pero ya que viene al caso-, que como integrante de esta Comisión -el diputado Tierno se acuerda que éramos compañeros en el período pasado- hice más de setenta pedidos de informes al Área de Transporte, y ¿sabe cuántos se me contestaron? Ninguno. Entonces, eso sí es una práctica que colide con la actuación del parlamentario, y es no entender y no respetar lo que es el trabajo de uno de los poderes del Estado. Así que, en ese sentido, reiteramos la voluntad de este Ministerio de contestar los pedidos de informes y si hay algún problema con alguno o está trancado, nos pueden llamar por teléfono que es mucho más rápido -nos conocemos con muchos legisladores que están acá- y nosotros mismos nos comprometemos a apurar esa gestión, porque creemos que es absolutamente imprescindible que ustedes cuenten con la información que solicitan.

Muchas gracias, señor presidente.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Lo primero que quisiera aclarar es que acá no se parte de la base de la mala voluntad y si les dimos los pedidos de informes es para ayudar a resolver un problema que sabemos que existe y no solo en el Ministerio de Transporte, sino en términos generales. Lo que señala el subsecretario era un problema y soy consciente; más de una vez la Cámara reiteró pedidos de informes que no se contestaban y nos hacemos cargo de que no estaba bien no contestar los pedidos de informe. Queremos que eso se modifique para bien y queremos aclarar cuál fue el espíritu de lo que planteamos: ante la duda, darle la información precisa al ministro para que actúe en consecuencia y estaremos atentos a que eso se corrija.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ha quedado bien claro el espíritu tanto del Poder Ejecutivo como de los señores legisladores de generar un vínculo de trabajo más cercano y cumplir con las necesidades.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Le había planteado a la Mesa la posibilidad de que, de alguna manera, se delimitara el alcance del concepto o de algunos de los conceptos que se habían reseñado en la información que nos enviaron, precisamente, para hacer esto adecuadamente llevadero, más teniendo en cuenta la hora. Si es posible, le pido a los señores diputados que acotemos el tema, pero si lo que quieren es revisar o repasar todo el sistema de fideicomiso no hay ningún inconveniente.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- De la misma pregunta que hizo el director Labandera, creo que surge una respuesta del diputado -capaz que la interpreté mal- que si respondemos estos pedidos de informes podemos salvar la situación. Si a ustedes les parece, vamos por ahí. Digo esto porque le volvió a dar la palabra a Labandera.

Yo puedo hacer una apreciación más general, porque quizás sea una preocupación de los legisladores qué va a pasar con el fideicomiso y, además, es una preocupación de todas las empresas. Eso lo mencioné en ADM y lo reitero hoy acá: en el correr de este mes estamos cerrando una propuesta para extender los plazos del fideicomiso para que le den garantía a las empresas para generar la renovación; estamos a punto de terminarlo. Es más: ya está pronto desde el punto de vista técnico, pero falta que lo revisemos con la ministra de Economía y el ministro de Industria. Cabe aclarar que vamos en proceso a utilizar una extensión que contemple también las características de los vehículos a renovar, ya que no es lo mismo renovar un vehículo a combustión, que uno eléctrico o un híbrido. Eso requiere de una mayor o menor inversión. Por tal motivo, en esa extensión vamos a dejar claramente establecido que ese proceso del fideicomiso, que ha sido muy bueno y ha permitido dar cumplimiento a la normativa, en cuanto a la renovación y a los costos, no se pierda.

Así que sería ese el titular hasta que no quede definitivamente aprobado en estos días. Debe ser algo preocupante para los legisladores, porque las empresas les deben estar preguntando como a mí. Este es uno de los temas que tenemos que subsanar como sistema político, darle mayor extensión y más tranquilidad para que no caiga el proceso que se da habitualmente de renovación y de buen servicio en el sector de transporte colectivo. Es simplemente un comentario para que les quede. Lo he dicho públicamente, pero está bueno que lo diga también acá: estamos ahí, a un paso.

SEÑOR PRESIDENTE.- Simplemente, para que quede claro, quisiera decir que yo interpreté lo mismo en relación a la cuestión vinculada al fideicomiso del boleto. No obstante, dentro del tema del transporte había quedado la situación general del sector y la estabilidad laboral; no sé si esos temas estaban abordados en la solicitud de los pedidos de informes. Por eso, le volví a conceder el uso de la palabra al director Labandera.

No sé si pasamos ahora al siguiente tema.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Para no dejar colgado el tema, hasta donde yo recuerdo no existe un pedido de informes en que se mencione el estado de situación actual de la estabilidad laboral. Si quieren, comparto con ustedes ese escenario.

Por otra parte, en la información que se nos había enviado al Ministerio estaba el proyecto de ley planteado por el diputado Fernández que con mucho lo analizamos y tenemos algunos comentarios, pero no sé si quiere ingresar en el análisis o no; eso lo dejo a su criterio.

En cuanto a la estabilidad laboral, me parece de orden actualizarlos. Esta es una información de la semana pasada de cómo ha quedado planteado el tema. En el marco del sector interdepartamental -ustedes saben- una de las empresas con problemas era Nuñez. Finalmente, en este último tiempo tenía once trabajadores en seguro de paro especial, de los cuales nueve fueron reintegrados la semana pasada y dos de ellos acordaron el despido con la empresa. Todo esto en el marco de la negociación en el Ministerio de Trabajo que -como les decía- finalizó la semana pasada

En cuando a la empresa EGA del mismo subsector, tenía también hasta la semana pasada veintitrés trabajadores en seguro de paro especial; de estos, diecisiete se reintegraron, cuatro acordaron el despido y dos aún permanecen en negociaciones con la empresa. Esto también en el marco de las negociaciones en el Ministerio de Trabajo.

Con relación a Tur- Este, había un trabajador en seguro de paro especial, se le hizo una propuesta de reintegro que incluye el cambio de residencia y el trabajador quedó en contestar si acepta o no la propuesta antes de fin de mes. De acuerdo con eso, se verá cómo evoluciona la eventual ruptura del vínculo laboral.

Con respecto a Agencia Central, se realizaron once despidos en el marco de la potestad disciplinaria y lo que se invocó, en ese momento, fue notoria mala conducta por parte de la empresa. De estas once personas, ocho aceptaron el despido y a los restantes tres se les ofreció dejar de lado la notoria mala conducta y reintegrarse; dos de ellos lo aceptaron y uno no. Eventualmente, ahora está planteada la posibilidad de la reinstalación vía judicial, porque eran dirigentes sindicales. Seguramente, va a haber sentencia al respecto antes de que termine fin de mes.

Simplemente, para tener un último número de referencia, les voy a decir el número de cotizantes prepandemia versus pospandemia, al día de hoy: estamos en un 96,65 %. Es decir, en junio de 2019, había 3.846 cotizantes, mientras que al día de hoy hay 3.717. Es decir, a pesar de la pandemia lo que siempre se buscó fue, precisamente, evitar la pérdida de fuentes de trabajo, y eso por suerte se logró.

Por último, con respecto al sector suburbano, no hay citaciones actuales en el Ministerio en relación con los trabajadores que están en el seguro de paro; hubo sí algunas bajas, vinculadas directamente a la reestructura que fueron aceptadas por los trabajadores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Señores legisladores, señor ministro, delegación y autoridades: nos queda pendiente la consideración de un tema, que tiene que ver con infraestructura.

Dado la hora hago una sugerencia: quizás el señor ministro nos pueda dar un pantallazo, un resumen, y si quedaran aspectos pendientes, hagamos llegar al Ministerio por escrito la solicitud de información no proporcionada de manera minuciosa.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Voy a tratar de responder resumidamente a todas las preguntas que fueron enviadas y si se necesita más información con gusto la haremos llegar, en la medida en que se solicite.

El primer punto referido a infraestructura tiene que ver con la iniciativa privada, extensión perimetral 102, entre Ruta Nº 5 y Ruta Nº 1. El estado de situación de esta licitación es que ha sido desestimada por parte de la administración, por inconveniente, porque obviamente excedió las previsiones presupuestales que teníamos para esa obra.

Por tal motivo, hoy en la Corporación ya se definió la desestimación de esa licitación, por lo cual va a haber una reformulación de este objetivo, que no sé si se va a contemplar en su totalidad o en forma parcial; lo estamos analizando y quizás el próximo

mes tengamos de vuelta una puesta en marcha de esta licitación, con características diferentes. Estamos revisando también algunas intervenciones de gran porte, sobre todo en los intercambiadores que quizás no tengamos que hacer en la totalidad, como estaba previsto, porque era una obra muy ambiciosa y se puede hacer algo en forma parcial.

Lo que sí debe quedar claro con respecto a este tema es que fue desestimada esta licitación y que hoy la Corporación ya me pidió la nota; estoy de acuerdo con la desestimación, conforme a lo que han manifestado.

Con respecto a la recaudación de peaje de los ejercicios 2020, 2021 y 2022, tengo acá la recaudación. En el año 2020 fueron US$ 74.977.242; en el año 2021, US$ 82.841.973 -un 10,5 % más-; en el año 2022, US$ 97.943.898, un 18,2 % más. Puedo dejar estos datos si los quieren; inclusive, figura información peaje por peaje para que ustedes puedan tener una situación clara de cómo ha sido comportamiento en todas las rutas nacionales.

Con respecto a la venta del Circuito 3 de Ruta Nº 14, en el Ministerio no hay nada formal hasta el momento. Hay comentarios de la empresa que ejecutó la obra, pero no ha llegado nada formal al Ministerio. A mí también me llegó esa versión, pero no se ha formalizado. De acuerdo con lo que me decía el equipo de PPP, que lo hemos consultado con el director de Vialidad y con los profesionales, es algo que está previsto dentro de las PPP, pero nada ha llegado formalmente. Lo digo porque si llegase, en su momento, obviamente, va a tener las consultas jurídicas de si se puede o no concretar.

La obra está finalizada; falta alguna pequeña intervención en el puente Porongos. O sea que está prácticamente para el cierre de esa PPP.

Tenemos consultas sobre el cronograma de obra del Circuito Vial 5; esa duda fue planteada acá. No sé cuál es la duda; si me la explican capaz que puedo responder.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Si no entiendo mal, el Circuito Vial 5 comprende la Ruta Nº 14 y tiene doble adjudicatario. Queremos conocer la situación que hay desde Sarandí del Yí hasta la Ruta Nº 15.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Con respecto al Circuito 5 -y tengo a la ingeniera González que es la encargada de control de las PPP por cualquier explicación complementaria que se necesite-, el avance previsto a abril del 23, de acuerdo con lo firmado por una concesión -es un consorcio formado por Aldesa y Ramón Álvarez; son los que están ejecutando ese consorcio, que comprende parte de la Ruta Nº 14 y parte de la Ruta Nº 15, que es ese circuito que recorre todo ese tramo, que es complementario a lo que ya mencionamos recién del Circuito 3, para que nos quede toda la unión de oeste a este-, a esta fecha deberíamos tener un avance del 17 % en el total de circuito, y estamos en un 26,3 % de avance. Si miramos solamente la Ruta N° 14 -porque he escuchado alguna preocupación y pedí esa información por las dudas sobre la Ruta N° 14; obviamente, cuando la gente ve que se e stá haciendo una obra nueva quiere que hagamos todo a la vez, pero es imposible-, ahí también hoy deberíamos tener un 11,3 % ejecutado y tenemos un 27,5 %. En todo el tramo estamos por encima de lo que deberíamos estar. Obviamente, nos ha ayudado mucho el clima.

Ante la pregunta de algún vecino -que obviamente debe ser alguno de los planteos que le llegan a algunos diputados; el otro día me pasaron la nota de un diputado de Rocha que estaba preocupado- está bueno que digamos y que quede en la versión taquigráfica, para dar la tranquilidad, que estamos por encima de la ejecución prevista a abril, en estos porcentajes que mencioné.

Es real, como ustedes sabrán, que muchas de estas rutas estaban en jurisdicción departamental; hoy están siendo absorbidas por las PPP. Hubo procesos que no se pudieron ejecutar hasta que no se terminara el pasaje definitivo de la jurisdicción departamental a la nacional; pudo haber pasado algo de eso, pero eso no condicionó el avance. Cuando no se pudo avanzar por razones de trámite, se avanzaba donde sí se podía y estamos por encima en el porcentaje de ejecución.

O sea no hay una reclamación de parte del Estado por incumplimiento, porque están por encima de lo previsto. Digo esto para que haya información precisa y cualquier detalle que soliciten ustedes lo contestaremos con gusto, hasta por tramo, porque la información tramo a tramo la tiene la ingeniera González, para que puedan tener la tranquilidad del caso. Esto con respecto al Circuito 5.

"Estado de situación del plan de obra planificado", otro de los puntos planteados. A marzo del 2023 -información que me alcanzó el equipo de carretera, que es mayor al que se dio en ADM; en ADM había dado información a febrero, y ya tengo la de marzo- estamos en un 57,1 % de obra ejecutada. Nos quedan dos años; estimo que con este porcentaje vamos a llegar a cumplir con el plan de obra. Obviamente, todos sabemos que el primer año es bastante complicado por las razones que ya sabemos, pero se viene avanzando bien, venimos conformes con el subsecretario por la tarea que viene desarrollando la Dirección Nacional de Vialidad y todo su equipo, y está bueno que quede registrado acá nuestro reconocimiento hacia ellos, porque es un equipo técnico de primer nivel que está haciendo el esfuerzo máximo para poder cumplir las metas, que al fin y al cabo son las metas de todos los uruguayos. Así que en ese aspecto, ese es el porcentaje que tenemos a marzo; obviamente, ya en estos días tendremos los datos de abril.

Con respecto al último punto que es el avance sobre Ruta Nº 5, ahí tenemos cuatro contratos: el contrato para el tramo que va desde la entrada de Canelones hasta el peaje Mendoza, es un nuevo contrato, un contrato Cremaf, que está ejecutando la empresa Pietroboni y Berkes; luego viene un contrato que es ejecutado por la empresa Stiler Incoci y luego está el último tramo, que fue el que se inició primero, que es un contrato de Ramón Álvarez que se dio producto de una ampliación de obras que estaba activa en aquel momento y fue lo primero que se pudo arrancar para poder avanzar.

El Director Nacional de Vialidad, perito agrónomo Hernán Ciganda, puede ampliar la información de cómo viene esta ejecución.

SEÑOR CIGANDA (Hernán).- Es un gusto estar acá.

Creo que el ministro más o menos dio un pantallazo de lo que es Ruta Nº 5.

Ruta Nº 5 está dividida en cinco partes: la primera parte de Canelones, lo que es la concesión; si uno pasa por ahí quizás vea obras no tan avanzadas como en el resto, porque es de los tramos más complicados. Está muy avanzado todo lo que es la parte de alcantarillado, de puentes y es una obra que viene sin drama. Esta parte son 23 kilómetros.

Después hay 26 kilómetros, que como dijo el ministro son ejecutados por la empresa Pietroboni y Berkes; es un tramo en hormigón, las dos vías. Se han hecho muchas reuniones en el recorrido de este tramo de Ruta Nº 5 con las intendencias que involucra, con los emprendimientos; ayer, precisamente, se hizo la última reunión por todo lo que es el pasaje por Mendoza, donde se pudieron contemplar muchos de los pedidos. Ahí hay paso de ganado, paso de peatones, rotonda; la obra viene en buen avance y sin inconvenientes. Este segundo tramo termina más o menos en el empalme con Ruta Nº 12.

En la Ruta Nº 12 va una conexión con un intercambiador a desnivel y luego viene todo lo que es el pasaje por Florida, pasaje muy complicado. En este caso se hicieron más de seis o siete reuniones en las localidades de Florida y, por suerte, hace cuestión de dos semanas se hizo la última reunión; se mostró todo el proyecto y la gente quedó muy conforme. Ahí había algunos problemas con emprendimientos; se tenía la posibilidad y el pedido de hacer una rotonda en un solo nivel, y eso implicaba expropiaciones de viviendas, de emprendimientos, y la gente ahí comprendió que el mejor proyecto era el que había presentado Vialidad, que era un viaducto en ese lugar. En este tramo también hay muchas interferencias con lo que es la vía férrea, dos intervenciones a desnivel.

El último tramo está llegando a la parte de Durazno y capaz que va un poco más adelantado, porque empezó antes, y había dicho de dividirlo en cinco partes, porque no solo es la obra de Ruta Nº 5 de la doble vía, porque hay muchas intervenciones de terceros carriles hasta la ciudad de Rivera y recarpetados de tramos que están para reacondicionar que se vienen realizando en forma satisfactoria.

Esto es lo tenemos para informar de los avances en Ruta Nº 5; el resto de las obras andan, lo que son las duplicaciones, en el entorno de un 20 % de avance.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Voy a hacer algunas consultas respecto a la duplicación en Ruta N° 5 y a algunas otras rutas; sé que el ministro anduvo haciendo alguna manifestación a requerimiento de la prensa y de los vecinos cuando se inauguró el puente de Picada de Oribe la semana pasada.

En cuanto al tramo que está llegando a Durazno, que tiene un avance de unos 8 kilómetros o 10 kilómetros, que está pronto, la pregunta es si se va a ir inaugurando por tramo de tramos para dar mayor seguridad a la ruta, ya que lamentablemente en el último mes hubo dos accidentes importantes, justamente en ese tramo de obra, teniendo en cuenta que la duplicación está pronta y señalizada; falta la cartelería, pero está pintada. Consulto si tienen previsto ir avanzando en inauguraciones por tramo.

Con respecto al puente de Picada de Oribe nos hicieron llegar un video de problemas con la construcción de los pilares. Me imagino que debe haber habido un control y la consulta concreta es si se reconstruyeron los pilares y si hay garantías porque aparentemente la empresa argentina que hizo el puente ya se fue. Me imagino que hay garantías en el contrato que se realizó. Fundamentalmente, pregunto sobre ese video que circuló, en el que se ve que se estaban llenando los pilares, no con hormigón, sino con una mezcla diferente.

El tramo de la Ruta N° 19 -me imagino que el ministro conocerá bien el tema-, entre Casa Sainz y Cerro Chato, se ha vuelto intransitable en el último mes. Sé que iba a haber una intervención de Vialidad, ya que tiene un mantenimiento allí. Hace un tiempo el ministro mandó a la Comisión una contestación sobre una iniciativa privada que el año pasado se estaba analizando y que iba a quedar para este año. Quisiera saber en qué está la situación de la ruta, en un trabajo de fondo. Sabemos que el mantenimiento está y se está llevando adelante, con todos los problemas que tiene ese tramo que une Cerro Chato.

Sé que ha habido alguna información sobre la doble vía a Colonia, y sería bueno que constara en la versión taquigráfica lo del tramo final de la Ruta N° 21 hasta la ciudad de Colonia.

La Ruta N° 14 -la PPP 3- no estaría dentro del contrato, pero quedaron 2 kilómetros en la entrada a Mercedes, que realmente afean una ruta que quedó espectacular, que

transitamos permanentemente. Hasta ahora no se ha encontrado solución al ingreso por Ruta N°14 a la Ruta N°2 y a la ciudad de Mercedes . Quisiera saber si hay alguna intervención prevista.

Además, nos llegó una nota -no sé si ingresó la semana pasada- de vecinos de Paso de los Toros planteando un problema que se está dando desde que se inauguró el *bypass*, que afecta a comercios de la zona de Paso de los Toros y Centenario. No sé si se la hicieron llegar; si no, la tenemos. A fin de mes, como Comisión vamos a estar visitando Durazno y Paso de los Toros y la zona de influencia, y UPM, y a fin de mes tenemos prevista una reunión con vecinos, con empresarios y con el alcalde, que está preocupado por esa situación. Quisiera saber si les llegó la nota. Lo que estaban pidiendo, por lo que yo entendí, era que no se habilitara el pasaje de tránsito liviano en la rotonda que está al norte de Paso de los Toros. No sé si es viable o no prohibir que el tránsito liviano ingrese al *bypass*. Capaz que a través de la respuesta del ministro nos queda más claro, porque tenemos prevista esa reunión.

Gracias, presidente.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Voy a ser muy concreto para colaborar con el presidente, en función de la hora en la que estamos.

La consulta tiene que ver con la compleja obra de la Ruta N°5. Naturalmente, siendo conscientes de su urgencia, porque UPM ya ha anunciado que en un plazo máximo de quince días estaría comenzando a hacer envíos de celulosa al puerto de Montevideo, quisiera conocer la fecha de finalización de todo el proyecto. Reconocemos que es una obra que está concesionada en cuatro tramos y, por lo tanto, el nivel de avance y de ejecución de obra, por la complejidad geográfica, es muy diferente.

La otra cuestión, vinculada al tema de Ruta N°5, e s que el ministro mencionó en su introducción los tipos, las modalidades de contrato por los que se habían asignado cada uno de los tramos. Concretamente, nos gustaría detenernos y si es posible que se explicite un poco más bajo qué modalidad contractual se está ejecutando la obra del famoso tramo cuatro, es decir, la que va entre el kilómetro 133 y el kilómetro 182, que fue adjudicado a la empresa Ramón Álvarez, que tenía el mantenimiento inicial, y el ministro mencionó que había un cambio en la modalidad y que se pasó a la ejecución de ese tramo en su totalidad.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de conceder el uso de la palabra al señor ministro, quiero informar que con la nota mencionada, que nos hizo llegar su suplente en la reunión pasada de la Comisión, tomamos la decisión desde la Presidencia de entregarla hoy en mano al señor ministro porque nos parecía que iba a ser lo más rápido.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sin duda que coincidimos con la posibilidad de habilitar algunos tramos de Ruta N°5. Habrán visto que hay un tramo pronto de ruta nueva. La intención es que se habilite ese tramo para recuperar el actual y que podamos habilitar ese tramo con obra terminada una vez que estén ambos. No quiere decir que porque esté pronta podamos habilitar en estas condiciones porque hay que reparar la actual.

Vamos a habilitar la nueva antes de fin de mes, que inclusive ya está pintada. Pasaríamos a ejecutar sobre la vieja y cuando estén prontos los dos se puede habilitar ese tramo en su totalidad en doble sentido.

Con respecto a lo del puente de Picada de Oribe, le voy a pedir al equipo técnico que haga uso de la palabra porque sé que inclusive hicimos un trabajo con la Facultad de

Ingeniería, y está bueno que lo explique la parte técnica. Lo único que puedo decir es que la empresa no se ha ido; la empresa está construyendo puentes sobre la Ruta N°20, o sea que sigue trabajando en Uruguay. La situación planteada en ese video fue analizada por nuestros técnicos y vamos a poder explicarlo.

En cuanto a la Ruta N°19 puedo decir que la iniciativa privada se aprobó y se está elaborando el pliego. O sea que estamos más cerca, así que vamos en el camino adecuado para que podamos licitar y adjudicar este año. La idea es que se empiece cuanto antes. Ese tema también viene encaminado.

En cuanto a la doble vía a Colonia, el ingeniero Ceiter, con nuestro equipo de proyectos y de la Dirección Nacional de Vialidad, lo tienen absolutamente terminado; están elaborando la parte de pliego, por lo que posiblemente estaremos licitando a principios del segundo semestre porque queremos concretar la totalidad o lo máximo posible dentro del período. Vamos en el mismo camino. Hubo que modificar el proyecto original, el de las palmeras, pasarlo al trazado viejo que encontramos; había una faja pública y hay alguna expropiación, que es menor. Ya está calzada la doble vía en ese nuevo trazado para que no tengamos dificultades ni con los vecinos ni con la seguridad en el tránsito.

Lo de los 2 kilómetros que quedan de la Ruta N°14 está previsto hacerse. Posiblemente, el mes que viene estemos trabajando en esa zona. Estamos terminando de cerrar el circuito tres porque había una parte que estaba contemplada ahí, pero como ha habido costos extraordinarios en algunos puentes, como en el caso de Porongos y otros más, tuvimos que desactivar ese primer tramo y hacerlo nosotros, para que ellos pudieran asumir otros compromisos, por ejemplo, en Porongos. Así que ese tema se va a estar ejecutando el mes que viene.

No nos llegó la nota de lo de Paso de los Toros, pero sí la preocupación de los vecinos y del alcalde. Quiero dejar claro que no voy a limitar el pasaje de tránsito liviano. Cada uno va a circular por donde estime que tenga que hacerlo. Dentro de la libertad que tenemos en nuestro país no puedo condicionar y obligar, salvo cuando es tránsito pesado, que es diferente porque hay que sacarlo de la ciudad. Limitar el pasaje del tránsito liviano no está dentro de lo que vayamos a hacer. Por tal motivo, hay que buscar alternativas para reducir el ingreso a Paso de los Toros, y en esa línea venimos trabajando con el director de Vialidad y con el equipo de señalización para mejorar la señalización y la cartelería, a efectos de motivar que acceda el turista que anda de paso en un vehículo liviano. Es para ayudar en esa dirección. Es un impacto que según ellos generó alguna preocupación, que es razonable, porque han optado mucho más por irse por afuera, generalmente. Vamos a tratar de ayudar y también en la medida en que vayan ustedes. Estamos trabajando en una señalización que motive, de lo que pueden visitar en el lugar y de la parte turística, a ver si ayudamos a mitigar en parte esa preocupación.

La consulta de Fernández tiene que ver con la planta de celulosa de UPM. Ya están circulando. Estaba previsto que la circulación se iba a dar una vez que arrancaran. Obviamente que se va a ir incrementando. Hay una sobrecarga, que es la de siempre -el diputado Tierno y yo la usamos todos los días; quizás el trayecto del diputado Tierno es más extenso por Ruta N°5-, y se está dando una situación similar a la anterior; no ha generado una afectación mayor ese tipo de vehículo. Inclusive, en los registros de peajes hemos visto que son cosas normales. También, lamentablemente, la sequía ha disminuido el volumen de tránsito, como consecuencia de la baja producción, sobre todo de soja, y ha habido una reducción de camiones a causa de la afectación del sector productivo, por lo que de alguna manera vienen manteniéndose los mismos niveles que se tenían antes. Obviamente que hay un monitoreo permanente, y hemos hablado con la

empresa de que si vemos alguna sobrecarga en forma reincidente, en algún momento puntual, se pueda modificar algún horario para que se sobrecargue de forma más nivelada en cada hora del día.

En cuanto al otro tema que plantea el diputado Fernández, que tiene que ver con el último tramo de Ruta N°5, puedo decir que hoy se está construyendo con la ampliación del contrato de mantenimiento M71, que era la herramienta más inmediata que teníamos en su momento para arrancar. Hoy se está ejecutando con esa ampliación y ayer se envió a la Corporación un acuerdo al que se llegó para que todo ese tramo sea ejecutado por la misma empresa porque de lo contrario tendríamos que hacer un proceso más largo. Se utilizaron dos sistemas. Uno es el valor de referencia del Cremaf más cercano, que es el que está allí, y el otro es la ampliación del que está. Por tal motivo, se va a hacer toda esa obra por ampliación teniendo en cuenta el precio más conveniente y la herramienta de ampliación que tenemos más fácil de poder concretar. A su vez, también se le ha pedido a la empresa que se avenga a los precios de Cremaf en el tramo más cercano a Sarandí, y también le pedimos que se bajara de la iniciativa privada que tenía esa empresa sobre la Ruta N°5, lo que nos permitió poder licitar y adjudicar, porque yo tenía una iniciativa privada presentada y fue parte del compromiso. Clarito: acá las formas en las que podemos concretar son dos: una, que el precio le sea conveniente a la administración, y otra, que se bajen de la iniciativa privada para que la administración pueda adjudicar. A esa misma empresa le pedimos dos cosas: la bajada de la IP de la Ruta N°5 y la bajada de la IP de la Ruta N°6 que tenía autorizada anteriormente. Le pedimos bastante más y logramos un precio conveniente para la administración, de acuerdo a las negociaciones que habitualmente se hacían en el Ministerio, con la diferencia de que el tramo más cercano a Sarandí tiene un valor de referencia real de precio del mercado actual que es el de Incoci y Stiler. O sea que también van a tener toda la información porque se firmó ayer. Fue una negociación conveniente para el Estado en todo sentido, porque pudimos adjudicar obras que, de lo contrario, le teníamos que dar la preferencia y también tomar en la negociación un valor de referencia de las propias licitaciones de la Ruta N°5. Van a tener disponible la información.

SEÑOR BILINSKI (Carlos).- Buenas tardes. Con respecto a la consulta por la obra del puente en Picada de Oribe, voy a hacer dos o tres comentarios. El primero lo aclaró el señor ministro: la empresa está trabajando en Uruguay en otro proyecto de forma normal. En segundo lugar, la obra en sí misma resultó exitosa; es una obra muy importante, compleja. Se trata de una estructura mixta de hormigón con acero corten que fue importada desde China. Fue un desafío técnico muy importante.

Para referirme concretamente a la consulta sobre el video que ha trascendido, ustedes habrán visto allí algunos descascaramientos superficiales en algunas pilas en zonas elevadas; eso surge porque este puente tiene una solución de pilar pilote, es decir, un pilote que surge empotrado en el manto de basalto, en la roca basáltica, con una altura de 5 metros y una longitud de 27 o 28 metros que se va llenando de hormigón, previa colocación de armadura, mediante un procedimiento de hormigón inmergido que fue exitoso, y luego de quitadas las camisas metálicas que encofran el hormigón fresco se han encontrado esas zonas perimetrales superficiales con algunas oquedades que corresponden al arrastre de algunos barros superficiales que se ubican contra la camisa que, a la postre, dejan esas porosidades que habrán visto. Es normal este tipo de situaciones en estos procedimientos, sobre todo tratándose de pilotes tan altos. Todos los pilar pilotes fueron sometidos a pruebas de continuidad de ultrasonido que las lleva adelante la Facultad de Ingeniería. Es un hábito que tenemos no solo en este puente sino en todos los que se construyen; son verificados los pilotes y los pilares pilotes por la Facultad de Ingeniería, y en absolutamente todos los casos -no se usa un muestreo, sino

que se verifican todos- tenemos resultados bien positivos. Reitero que esos deterioros superficiales que vieron fueron reparados con las recomendaciones del caso y el puente está en perfecta condición. No sé si queda claro el tema.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- ¿Qué valor final tuvo?

SEÑOR BILINSKI (Carlos).- En el orden de los US$ 15.000.000.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Algún señor legislador tiene alguna consideración más o alguna consulta?

Señor ministro, ¿quiere hacer alguna mención antes del cierre?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Simplemente, quiero agradecer por la instancia. Nos mantenemos a la orden.

SEÑOR PRESIDENTE.- Gracias, señor ministro. Por supuesto que desde la Presidencia de esta Comisión agradecemos al señor ministro, al señor subsecretario y a la importante delegación que ha concurrido a esta Comisión con una cuantiosa e importante información que quedará sentada en la versión taquigráfica, en un momento bastante particular -usted lo decía en el inicio de su intervención-, ya preparando la venida a la rendición de cuentas. Queremos hacer mención y destacar lo que ha sido para nosotros esta visita y esta concurrencia. Desde Presidencia esperamos haber contribuido con ambas partes para el buen funcionamiento en la tarea del día de hoy.

Agradecemos su presencia.

Se levanta la reunión.

